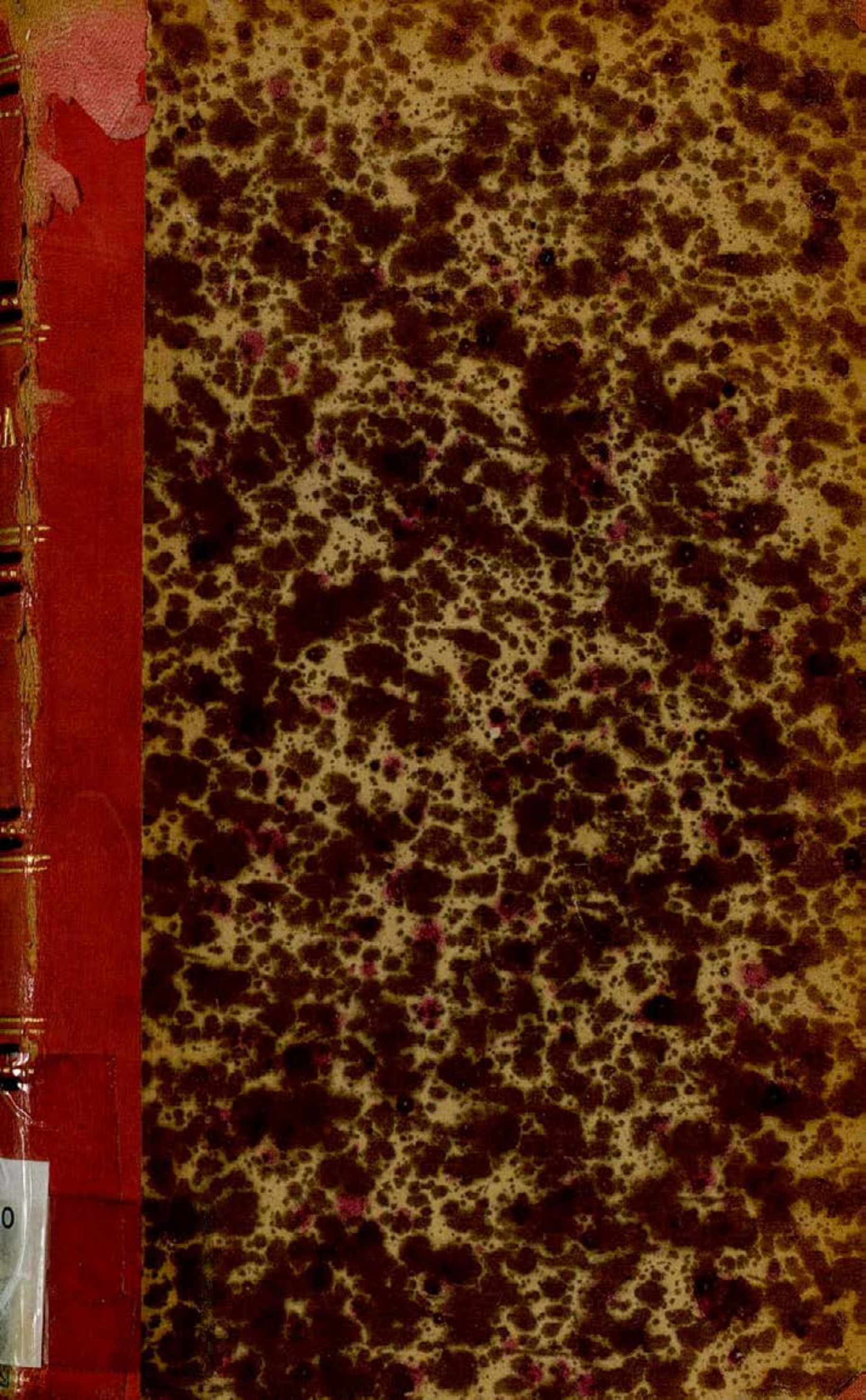
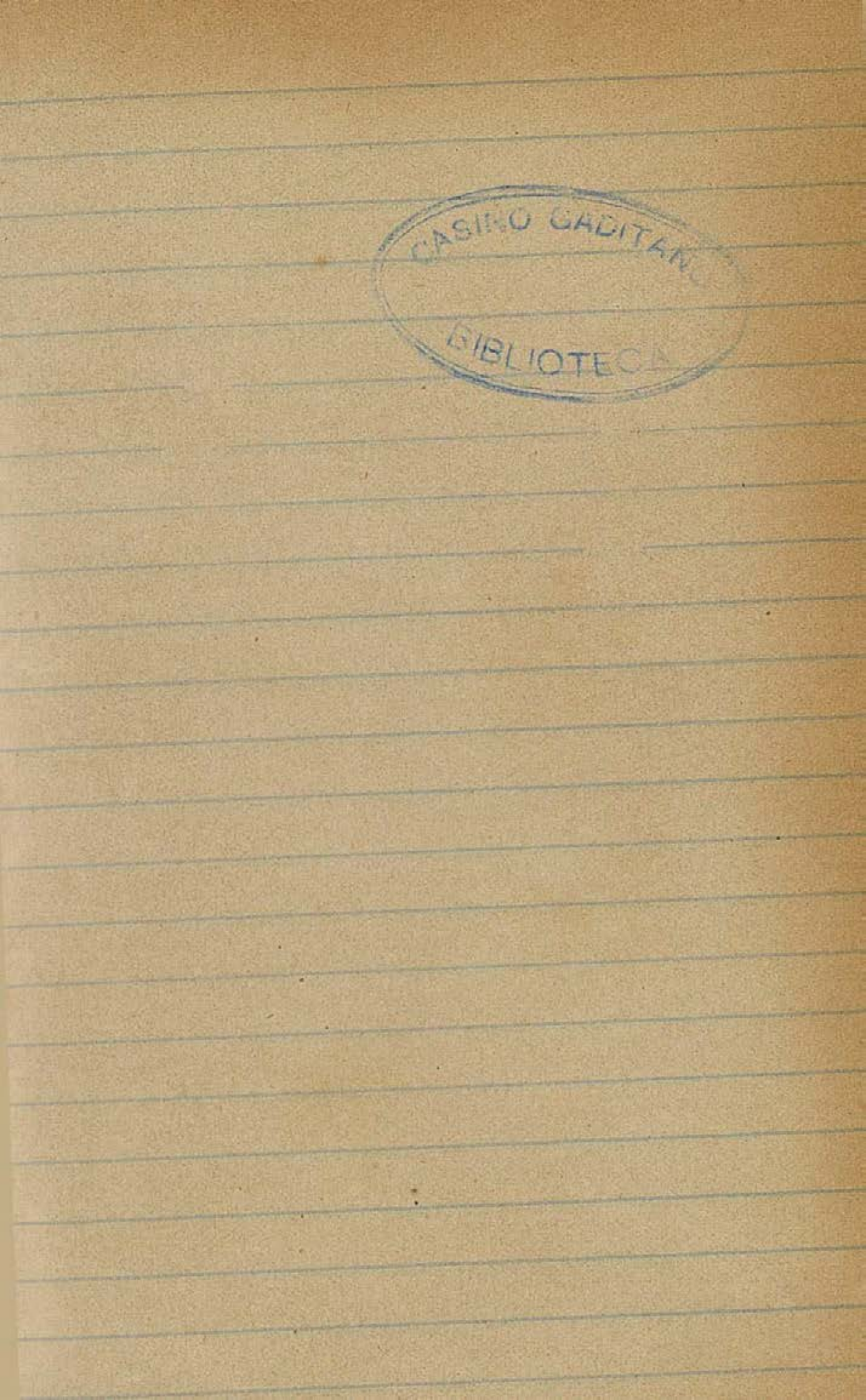
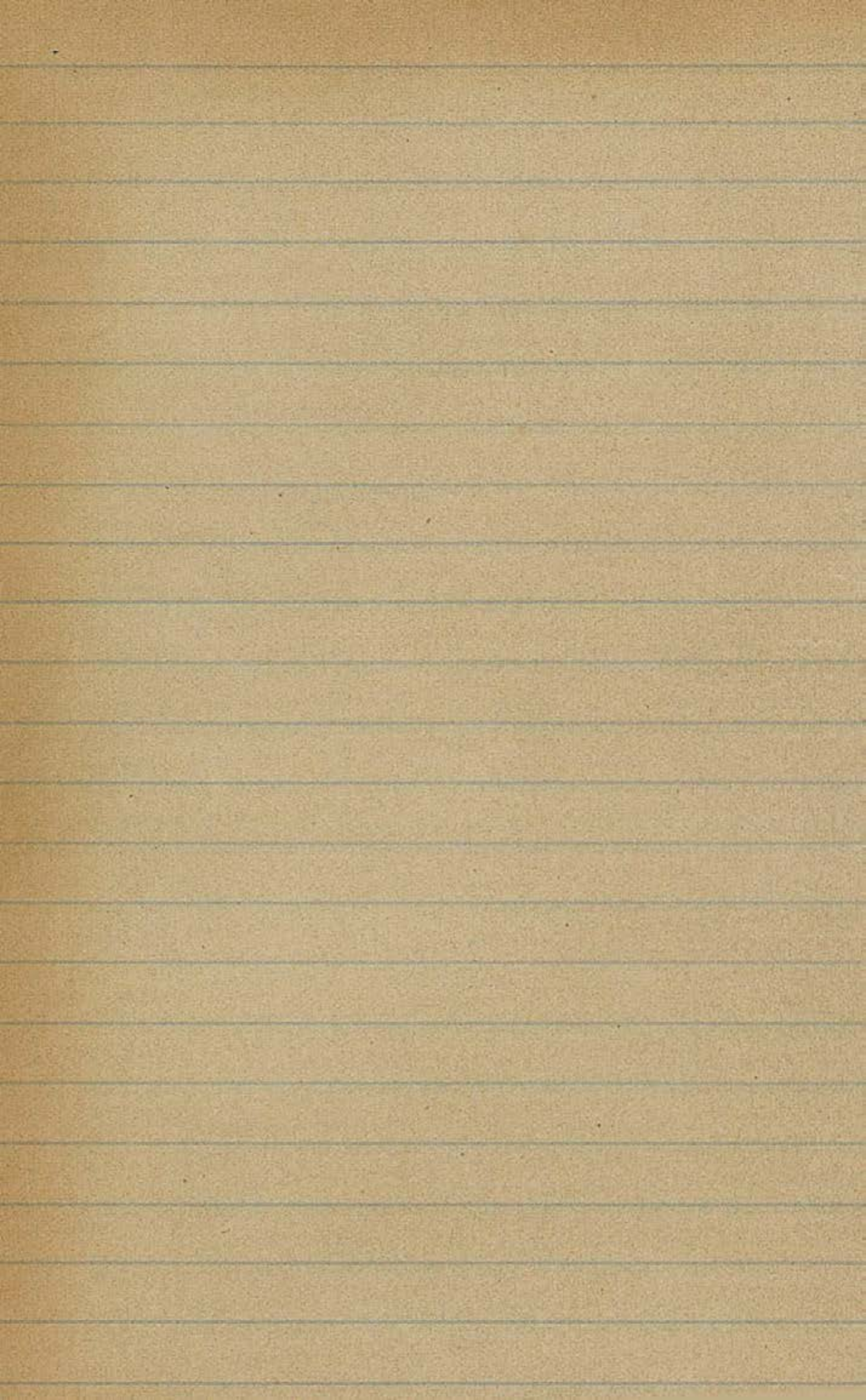





CASINO GADITANO
BIBLIOTECA



CUESTION SUSCITADA



A CONSECUENCIA DEL NAUFRAGIO DE

LA FRAGATA CERES,

CON MOTIVO

DEL ABANDONO HECHO Á LOS ASEGURADORES.



CADIZ.

IMPRENTA Y LITOGRAFIA DE LA REVISTA MÉDICA,
CALLE DE LA BOMBA, NÚMERO 1.
1869.

CUESTION SUSCITADA

A CONSECUENCIA

DEL NAUFRAGIO DE LA FRAGATA CERES,

CON MOTIVO

DEL ABANDONO HECHO Á LOS ASEGURADORES.

En el mes de Mayo de 1868 aseguró el Lloyd Gaditano la fragata Española nombrada Céres, en su viaje de Puerto Rico á Cádiz con escala en Vigo. Fondeó sin novedad el dia 22 del mismo mes en aquel lazareto y al siguiente dia naufragó en un bajo de piedras, perdiéndose totalmente con su cargamento, pero salvándose afortunadamente su tripulacion compuesta de 18 personas y los pasajeros en número de 163.

El asegurado intimó el abandono á los aseguradores, los cuales lo admitieron sin objecion de ninguna clase, apesar de lo raro de la pérdida, exigiendo únicamente, por considerarlo legal y justo, que del importe del siniestro se rebajase **las utilidades** que por cualquier concepto hubiera tenido el buque en aquel viaje, bien por flete de carga ó de pasajeros; á cuya pretension se negó el asegurado por no considerar de igual índole y naturaleza estos productos.

Sostenida la pretension por el representante del Lloyd Gaditano, se sometió por último al juicio de amigables componedores nombrados con arreglo á lo que terminantemente previene la póliza de Seguro, y la mayoría de los tres nombrados falló en contra de la pretension del Lloyd Gaditano, diciendo que los aseguradores á quienes *se les hace abandono de la nave*, no tienen derecho á los fletes producto de pasajeros, cobrados ó por cobrar.

El Lloyd Gaditano que no consideró acertado dicho fallo, lo acató sin embargo en prueba de su buena fé y satisfizo al asegurado inmediatamente el importe del siniestro.

*

Mas como de este resultado haya habido muchas personas que han hecho deducciones que nada favorecen al buen crédito que siempre ha disfrutado el Lloyd Gaditano, y como por otra parte pudiera en casos análogos, citarse esta cuestion como precedente y formar jurisprudencia con perjuicio de otros aseguradores; el Lloyd Gaditano que insiste en su doctrina, ha robustecido su opinion con la de muchas personas entendidas, tanto del comercio como reputados jurisconsultos, cuyos dictámenes se há decidido á publicar para satisfaccion propia y que la opinion que tan fácilmente se extravía, sobre todo juzgando por resultados, pueda formarse con exactitud en vista de los hechos.

Aparte de la cuestion material que el Lloyd Gaditano ha defendido, que no era despreciable, pues el buque en cuestion habia cobrado en Puerto Rico por importe de flete de pasajeros en aquel viaje, pfs. 7.343, hay tambien la cuestion moral del derecho que tenía y que no se le há reconocido. Y como admitido el abandono el asegurador se hace cargo tambien de las obligaciones que pesan sobre el buque en aquel viaje, al hacer la liquidacion del siniestro se patentiza mas el error, puesto que del producto de la venta de los restos del buque que fué de rvn. 65.000, pásan de sesenta mil, los gastos satisfechos, entre los cuales hay rvn. 16.985, de sueldos á la tripulacion, quedando un líquido producto del salvamento para los aseguradores, insignificante, mientras que el asegurado percibió el importe total del seguro, mas los fletes que por pasajes cobró en Puerto Rico.

Todas estas razones obligan al Lloyd Gaditano á publicar estos documentos, para que en su vista recaiga el fallo de la opinion pública, que estima mas, que el perjuicio que, por un error haya podido originársele, negándole el derecho que le asistia.

Cádiz 30 de Junio de 1869.

Por el Lloyd Gaditano

El Apoderado:

SERVANDO DEL RIO.

LÁUDO.

En la ciudad de Cádiz, á catorce de Noviembre de mil ochocientos sesenta y ocho, D. José Estéban Gomez, menor, vecino y del comercio de la misma ciudad, juez arbitrador amigable componedor nombrado por parte de D. Antonio Revello, de este vecindario y comercio, para decidir las cuestiones suscitadas entre el propio Sr. Revello y los aseguradores de la fragata española *Céres*, representados por D. Servando del Rio, su apoderado, con motivo del naufragio y consiguiente abandono de la referida fragata, asegurada para el viaje de Puerto Rico á Cádiz, y escala en Vigo, segun póliza número 29.607, suscrita el 11 de Mayo último:

Habiendo visto la mencionada póliza; la correspondencia epistolar que sobre el caso ha mediado entre las partes interesadas y la contrata privada de compromiso firmada por las mismas partes con fecha 28 de Octubre próximo anterior; despues de haber oido las alegaciones de estas y conferenciado lo conducente con el Sr. D. José Manuel Anduaga, juez arbitrador amigable componedor nombrado por parte del D. Servando del Rio; no habiendo sido posible convenir con dicho amigable componedor para fallar de comun acuerdo las cuestiones sometidas á nuestra decision, procedo á extender el Láudo que considero justo en los términos siguientes:

Resultando: que en carta de 29 de Junio último D. Antonio Revello remitió á D. Servando del Rio los documentos que acreditaban el naufragio de la fragata *Céres*, requiriéndolo á que por su representacion admitiese el abandono de la misma:

Resultando: que D. Servando del Rio, con fecha 10 de Agosto, manifestó su conformidad en la admision del abandono y solicitó de D. Antonio Revello que le remitiese el sobordo del buque, y la cuenta general de los gastos causados para ponerlo en viaje, á fin de que, con presencia de estos documentos, se procediera con estricta justicia:

Resultando: que D. Antonio Revello resistió esta exigencia del representante de los aseguradores, fundándose en que el sobordo para

nada hacia falta, supuesto que en el naufragio no se habian salvado mercaderías cuyo flete pudiese corresponder á los mismos aseguradores; y toda vez que ningun derecho tenian estos á percibir los procedentes de pasajes:

Resultando: que D. Servando del Rio, por contestacion á la carta en que se consignaron las manifestaciones que acaban de referirse, significó claramente su resolucion de exigir que el producto líquido de los fletes del pasaje se comprendiese en el abandono de la fragata, como aprovechamiento ó mejora correspondiente al asegurador; pretension que, contradicha por D. Antonio Revello, dió lugar á que, despues de varias contestaciones por escrito, de las cuales no hay necesidad de hacer mérito, conviniesen las partes interesadas en someter á la decision de amigables componedores las tres cuestiones que se encuentran consignadas en la contrata ó papel de compromiso de que queda hecha mencion:

Considerando, en cuanto á la primera de las referidas tres cuestiones: que, comparados entre sí los artículos 913 y 915 del Código de Comercio, es forzoso deducir que en la disposicion general y absoluta del primero de ellos no se comprenden, tratándose del abandono de naves, los fletes procedentes de las mismas; porque, si se comprendieran, no se habria dictado la disposicion especial y concreta contenida en el segundo de dichos artículos, que declara comprendidos en el abandono de la nave *los fletes de las mercaderías salvadas*:

Considerando: que el expresado artículo 915 no admite interpretacion extensiva, ya porque lo terminante y claro de su tenor escluye todo linage de interpretacion, la cual solo es admisible cuando se trata de leyes oscuras ó dudosas, ya porque correspondiendo los fletes á la industria que se ejerce con las naves, cosa distinta del valor de estas mismas, que es lo que se procura proteger y conservar por medio del seguro, no hay razon para cederlos á los aseguradores en caso de abandono, sino en tanto cuanto la cesion esté expresamente preceptuada por la ley, ó convenida por las partes:

Considerando: que el hecho de no permitir la legislacion mercantil de España que sean objeto del seguro los fletes de las naves, viene á robustecer el argumento que precede, y á demostrar cuán justo, equitativo é indispensable es que la cesion de flete á los ase-

guradores, en caso de abandono, se ajuste estrictamente á lo dispuesto en el citado artículo 915 del Código, sin ampliarla á cosas ni derechos no comprendidos en su letra; porque de otro modo los aseguradores gozarian en semejantes casos del indebido privilegio de aprovecharse de los fletes, sin tomar sobre sí jamás el riesgo de tener que indemnizar su importe; desigualdad de condicion impropia de un contrato bilateral y de buena fé como lo es el del seguro:

Considerando: que no solamente por las razones que quedan espuestas, sino tambien porque son diferentes la índole, condiciones y efectos del contrato de fletamento cuando tiene por objeto el trasporte de mercancías, que cuando se contrae al de pasajeros, no es lícito inferir que lo determinado en el artículo 915, respecto de las *mercaderías salvadas*, debe entenderse dispuesto y aplicable del propio modo respecto de los pasajeros, ó sea, en cuanto á los fletes del pasaje:

Considerando: que en el contrato de seguro celebrado entre D. Antonio Revello y D. Servando del Rio no mediaron condiciones especiales, sino las usuales y corrientes en la plaza, no habiéndose estipulado cosa alguna sobre la cesion de los fletes del pasaje en caso de abandono:

Considerando: que, atendida esta circunstancia y la no menos importante de no haberse dado ejemplo en esta localidad de exigir los aseguradores que en el abandono de las naves se comprendan los fletes del pasaje, sería tan ageno de equidad y justicia, como contrario á la buena fé que los mismos aseguradores proclaman en sus pólizas, que es inseparable de la naturaleza del contrato de seguro, y que con especialidad debe ser guardada en todos los mercantiles, por interés del comercio mismo, y por disposicion expresa de la ley que rige sus convenciones, el sorprender á un asegurado con la reclamacion de una cesion de derechos que, por extraña y no acostumbrada, no pudo entrar en la intencion de los contratantes, y contra la cual no pudo por lo mismo precaverse, acudiendo á otros aseguradores, ó estipulando condiciones compensatorias del quebranto y perjuicio que, dado el caso de la cesion, pudiera experimentar:

Considerando: que la resolucion en sentido negativo de la primera de las tres cuestiones formuladas en la contrata de compromiso del 28 de octubre hace inútil é innecesaria la resolucion de las

otras dos, como que están escritas precisamente para en el caso de que la primera pudiera ser resuelta afirmativamente:

Fallo: que debo declarar y declaro que los aseguradores de la fragata *Céres* carecen de derecho para exigir que en el abandono admitido al asegurado D. Antonio Revello se comprendan los fletes que este haya percibido, ó deba percibir, por el pasaje que la expresada nave trasportó desde Puerto Rico á Vigo, donde naufragó; hallándose por consecuencia obligados dichos aseguradores al pago íntegro de la cantidad asegurada:

Y por este mi Láudo, en discordia con el juez arbitrador amigable componedor nombrado por la otra parte, así lo pronuncio, mando y firmo.—*José E. Gomez*, menor.

D. José Manuel de Anduaga de este vecindario y comercio, juez arbitrador elegido por D. Servando del Rio, representante de los señores interesados en el *Lloyd Gaditano*, con arreglo al compromiso que el mismo Señor tiene celebrado con D. Antonio Revello, vecino tambien y comerciante de esta plaza, para el fin de decidir la controversia entre ambos suscitada, acerca de la inteligencia y efectos de un contrato de seguro:

Teniendo á la vista la póliza suscrita por ambas partes y las contestaciones que por escrito han mediado entre ellas hasta el momento de formalizarse el compromiso y habiendo conferenciado además sobre el asunto con D. José E. Gomez arbitrador elegido por D. Antonio Revello:

Resultando: que en 11 de mayo del año actual D. Servando del Rio, por la representacion que obtiene, suscribió la póliza número 29.607, en la cual aseguró á D. Antonio Revello, 300.000 Rvn. sobre las cuatro quintas partes de la fragata nombrada *Céres*, en su viaje de Puerto Rico á Cádiz, con escala en el lazareto de Vigo, en cuyo último punto naufragó el 23 de mayo de este mismo año:

Resultando: que en 29 de julio último D. Antonio Revello se dirigió al representante del *Lloyd Gaditano*, proponiéndole el abandono de la nave por el estado de innavegabilidad á que la dejó reducida el naufragio y que el abandono fué admitido:

Resultando: que con motivo de la admision del abandono, sur-

gió disidencia entre los aseguradores ó sea el representante de ellos y el asegurado; sosteniendo los primeros, que en virtud del abandono les correspondian los fletes cobrados ó por cobrar, por razon de trasporte de pasajeros en el viaje en que tuvo lugar el naufragio; cuya prestacion resistió el asegurado, sin desconocer la obligacion de entregar á los aseguradores el flete cobrado ó pendiente de las mercancías salvadas:

Resultando: que el asegurado fundó su negativa, 1.º en el texto del artículo 915 del Código de Comercio, segun el cual se comprenden en el abandono los fletes de las mercancías salvadas; disposicion que por ser clara y terminante, no admite, en sentir del interesado, interpretacion extensiva y excluye por consiguiente todo lo que no sea mercancía salvada, á lo cual no pertenecen los trasportes ó pasajes: 2.º en los usos y prácticas del Comercio, por no tener noticia de que en Cádiz se hubiese pretendido jamás, que en el abandono de una nave se comprendiera el importe de los pasajes:

Resultando: que el asegurador ha sostenido; 1.º que para la resolucion del punto litigioso no era justo, ni acertado consultar tan solo el artículo 915 del Código, sino que debian tenerse presentes tambien otras disposiciones del propio Código y los principios y doctrinas referentes al contrato de seguro: 2.º que la circunstancia de que el asegurado no tuviera conocimiento de que en Cádiz se hubiese pretendido nunca la inclusion en el abandono del precio de los pasajes no constituia motivo suficiente para calificar dicha pretension como opuesta á los usos y prácticas del Comercio; yá porque era muy posible que no se se hubiese presentado caso práctico, yá porque, aun habiendo ocurrido, se hubiese resuelto en el sentido que recomendáran circunstancias y condiciones especiales, sin trabarse contienda jurídica sobre el particular: que de todos modos y no habiéndose ventilado la cuestion, era evidente que tampoco podia haberse resuelto en contra del derecho sostenido por los aseguradores de la *Céres*, y que por lo tanto, no era exacto sostener que los usos y prácticas del Comercio fuesen contrarios al mencionado derecho: 3.º que la impugnacion, que en dichos usos y prácticas pretendia fundarse, era tanto mas inconsistente, cuanto que no podian tomarse por tales, los que se hubiesen seguido en Cádiz, si es que alguna vez hubieran existido, sino por el contrario los observados

en todas las naciones comerciales por ser general y comun en todas ellas el contrato de seguros marítimos y que esos usos y prácticas generales eran favorables á las pretensiones de los aseguradores, contándose además en apoyo de estas, casos prácticos y respetables decisiones:

Resultando: que el asegurado pretende que en el supuesto de entrar en el abandono los fletes del pasaje, deben abonarle los aseguradores el quebranto que pueda resultar de la liquidacion de los mencionados fletes: á lo cual se oponen los aseguradores, sosteniendo que no debe afectar su derecho el resultado de dicha liquidacion, especialmente cuando la póliza suscrita circunscribe por su cláusula 11.ª la responsabilidad de los aseguradores, limitándola únicamente á la cantidad asegurada:

Resultando: que ambas partes han convenido en someter al juicio de arbitradores los particulares que controvierten, concretándolos en las tres cuestiones siguientes:

1.ª

¿Tienen derecho los aseguradores para exigir que se comprendan en el abandono los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasaje?

2.ª

En el caso de corresponder á los aseguradores el derecho á que se refiere la cuestion anterior, ¿estarán obligados á indemnizar al asegurado, la pérdida ó diferencia que pueda resultar de la liquidacion de los fletes del pasaje, así cómo, en el caso indicado, harian suyo el beneficio, si lo hubiese?

3.ª

Consultada la cláusula 11.ª de la póliza de seguros que suscribió el representante de los aseguradores y en el supuesto de que existiera la obligacion que menciona el punto anterior; ¿podría exigirse á aquellos mayor cantidad de la que aseguraron en su contrato?

Considerando: respecto á la primera cuestion: que, para resolverla en justicia, tratándose de la significacion y efectos del abandono, es lo conducente consultar antes que nada las disposiciones de

la ley que determinan y prescriben aquella significacion y los indicados efectos y que por lo tanto son cardinales en la materia; no pudiéndose prescindir de ellos, ni olvidar su enlace con otros preceptos de la ley para tomar y aplicar aisladamente, cualquiera de ellos:

Considerando: que segun el artículo 913 del Código de Comercio y otros que con él concuerdan, la admision del abandono trasfiere al asegurador el dominio irrevocable de las cosas abandonadas, correspondiendo al mismo desde el momento que se le propuso el abandono las mejoras ó quebrantos que en ellas sobrevengan, por cuya expresa y precisa disposicion, el asegurador se convierte, mediante el abandono, en dueño de la nave abandonada, perteneciéndole sus mejoras ó quebrantos y quedando totalmente subrogado en los derechos y obligaciones del asegurado:

Considerando: que parte de esos derechos trasmitidos consisten en utilizar los frutos de la cosa y que frutos civiles de la nave son los fletes que constituyen el precio ó merced del uso total ó parcial del buque, toda vez que el fletamento no es otra cosa, segun lo convencen la analogía y la razon y lo definen los mas acreditados comentadores, que un contrato por el cual una persona dá á otra en arrendamiento ya total, ya parcialmente una nave para el uso determinado del trasporte de pasajeros y mercancías por una merced ó premio que recibe. *(Gomez de la Serna.)*

Considerando: que una vez definida la índole del fletamento y lo que son los fletes, no cabe hacer distincion entre el que devengan las mercancías embarcadas y el que pagan los pasajeros que conduce la nave, porque los unos como los otros son, sin que racionalmente pueda considerárseles bajo otro aspecto, ni asignarles diferencia alguna, la retribucion, merced ó premio del servicio del trasporte, que así las cosas como las personas reciben en la conduccion del puerto de embarque al de su destino:

Considerando: para mas visible demostracion del motivo que antecede, que el arrendamiento de la nave puede equipararse al de una casa destinada en parte á la habitacion de personas y en parte á depósito ó almacen de cosas y que los rendimientos de esa finca, no obstante su diversa procedencia, constituyen legalmente los frutos del prédio; siendo esta doctrina de comun é inexcusable aplicacion al contrato de fletamento de una nave y á la merced que

en él se satisface, que son los fletes de pasajeros y mercancías.

Considerando: que la segregacion del flete de los pasajes de los efectos legales del abandono es contraria á los principios fundamentales y universalmente admitidos del contrato de seguro, cuya índole reconocida é indisputable es la de precaver de riesgos y otorgar al asegurado, en caso de siniestro una indemnizacion de quebrantos y de ningun modo proporcionarle ganancia ó beneficio y que el asegurado reportaria indudablemente un lucro indebido cobrando del asegurador la suma que cubria el riesgo y haciendo suyos además los fletes del pasaje; resaltando la exactitud de este supuesto, en el ejemplo, hoy muy frecuente, de un buque cuyo fletamento consistiera, en su mayor parte ó en totalidad, en el precio del trasporte de pasajeros, en cuyo caso y admitiendo la exclusion del referido precio, el naviero, cubierto de la pérdida de la nave con la cantidad asegurada, percibiria además todas las utilidades de la expedicion, cobrando los fletes:

Considerando: que, establecida por el artículo 913 del Código, de un modo preciso y terminante la trasmision del dominio de la nave, con sus beneficios ó quebrantos, seria necesario para exceptuar de ese precepto absoluto y de sus lógicas y precisas consecuencias el producto de los pasajes, una formal y explícita declaracion; declaracion que careceria de toda razon ó motivo de ser; pero que de todos modo no existe:

Considerando: que esa excepcion no se deriva de lo que ordena el artículo 915 del Código, al declarar que en el abandono se comprenden los fletes de las mercancías salvadas, aunque se hayan cobrado anticipadamente; porque ese artículo no se escribió de seguro con el objeto de eliminar los fletes del pasaje, sino por el contrario, con el de hacer extensivos los efectos del abandono, al flete de las mercancías salvadas, aunque de antemano estuviera cobrado por el naviero, fijando además las reservas que el indicado artículo expresa: que el atribuir al legislador otro propósito en la redaccion del propio artículo, equivale á acusarle de haber olvidado su objeto, pasando en silencio lo que trataba de excluir ó sean los fletes del pasaje, especialmente cuando ya por el otro artículo 913, definiendo generalmente los efectos legales del abandono, los dejaba declarados propiedad del asegurador:

Considerando: que el silencio que acerca del precio del pasaje guarda el artículo 915 se explica por el que todo el Código observa respecto del fletamento para trasporte de personas y procede sin duda, yá de la poca importancia relativa que, en la época de la promulgacion de dicha ley tenia el trasporte de personas; yá y con mas fuerte razon, de que establecida la doctrina en términos generales y no existiendo causa racional de diferencia entre el flete pagado por el trasporte de mercaderías y el satisfecho por el trasporte de personas, era redundante consignar explícitamente la aplicacion al segundo de disposiciones que, desde luego le eran aplicables en virtud y por fuerza del contrato de que dimanaba, segun el cual el precio de dicho trasporte es uno de los frutos civiles de la nave:

Considerando: que, segun se ha dicho antes, la conservacion por el asegurado de los fletes del pasaje, en caso de abandono, destruiria por su base el principio universalmente reconocido, de que el contrato de seguro sirve para no perder; pero no puede servir para ganar: y que en el progresivo movimiento que en el comercio marítimo ha tomado el trasporse de pasajeros, yá por la mayor facilidad, rapidez y economía de las comunicaciones, yá por la notable proporcion en que han crecido las emigraciones, los navieros asegurando sus buques con la certeza de conservar en todo caso el importe de los pasajes, harian de semejante contrato, en la actualidad y dadas las nuevas condiciones del comercio marítimo, un medio de ganancia superior á todo evento, dejando á cargo de los aseguradores todas las contingencias adversas del negocio:

Considerando: que, admitidas la excepcion y diferencia respecto del precio del pasaje; sería forzoso admitirlas tambien respecto de ese mismo precio en otras disposiciones del Código referentes á los fletes, en las cuales por mencionarse estos y no nombrarse aquel, podria sostenerse con identidad de razon que el pasaje se hallaba exento de las prestaciones y gravámenes impuestos por la ley á los fletes en general: como por ejemplo, en los casos del artículo 722, segun el cual, la nave, sus aparejos y fletes responden de los salarios debidos á la tripulacion; del artículo 764 por el cual el fletador que abandona el fletamento, paga la mitad del flete convenido: disposiciones todas que, en sus respectivos casos, se han aplicado y cumplido siempre, sin contradecirlo nadie, al valor ó precio del pasaje:

Considerando: que los usos y prácticas del comercio en general fuera y dentro de España son favorables en esta materia al asegurador y reconocen como suyos los fletes del pasaje, segun lo acredita, respecto de España, el caso reciente de la corbeta *Isabel*, asegurada por la compañía La Union, y perdida en San Pedro de Noroña, en la liquidacion de cuyo siniestro, se adjudicaron, de comun acuerdo y sin contienda, al asegurador los pasajes, transijiéndose los que habian de hacerse efectivos en Montevideo, por la dificultad que ofrecia su cobranza; siguiéndose el mismo sistema en todos los siniestros:

Considerando: que en el extranjero y particularmente en Francia, no tan solo se observa esa práctica, sino que además se halla sancionada por decisiones de los Tribunales perfectamente aplicables al caso comprendido en el compromiso, toda vez que el contrato de seguros es comun á todos los pueblos comerciales, siendo en todos ellos unos propios sus bases y principios capitales y que en este concepto, si las decisiones jurídicas en ellos pronunciadas no tienen fuerza obligatoria fuera de dichos paises, envuelven por lo menos gran fuerza de conviccion como argumentos de razon, de equidad y de recta inteligencia de los principios y de las doctrinas:

Considerando: que un caso idéntico al que se ventila en esta contienda y ocurrido con otro buque llamado tambien la *Céres*, como el que aseguró el *Lloyd*, fué resuelto en primera instancia á favor de los aseguradores por el Tribunal de Comercio del Havre, fundándose el fallo en que el abandono, subrogando enteramente al asegurador en los derechos del asegurado, surte el efecto de trasmitirle la propiedad de la cosa asegurada con todos sus accesorios y todos los beneficios que puede contener; que por ello se convierte en propietario no solo de la nave, sino tambien del flete que ella ha producido, aun cuando estuviese cobrado con anticipacion; que si de otro modo fuera, el asegurado, recibiendo á un tiempo el importe del seguro y el del flete, encontraria en el siniestro de su buque una ocasion de lucro, allí donde la ley no ha querido otorgarle mas que una indemnizacion ó la justa reparacion de las pérdidas sufridas: que el mencionado fallo, encontró la confirmacion de su doctrina en el Tribunal superior respectivo (Cour d'appel de Rouen) ampliándola á declarar que el abandono del asegurado debia abrazar tanto el flete de las mercancías, cuanto el importe de los pasajes, y esto porque, aten-

didos los términos del artículo 386 del Código francés, (que es el 915 del español), el flete de las mercancías salvadas debe componer parte del abandono; y porque la generalidad de aquella expresion comprende lo mismo el precio del trasporte de los pasajeros, que el de las mercancías propiamente dichas, porque el uno y el otro son igualmente el fruto civil de la nave, cuyo abandono debe comprender todos los accesorios del objeto abandonado:

Considerando: que donde existe un contrato determinado y definido por la ley y en el cual se halla manifiesta la voluntad é intencion de las partes, no hay necesidad de acudir á la interpretacion de sus cláusulas, buscándola en los usos y prácticas observados en los casos de igual naturaleza:

Considerando: que, si hubiera de acudirse en la presente controversia á ese medio de interpretacion, habrian de consultarse los usos y prácticas generales del Comercio, favorables, segun queda expuesto al asegurador y no los locales ó especiales de esta Plaża, porque esto, con arreglo al artículo 250 del Código de Comercio, solo tienen cabida, cuando se han omitido en el contrato cláusulas de absoluta necesidad para llevar á efecto lo contratado, lo cual no sucede en la póliza firmada por las partes, porque no se advierte en ella omision alguna:

Considerando: respecto de la segunda cuestion, que el artículo 915 del Código de Comercio señala las responsabilidades ó afecciones que pesan sobre los fletes, reduciéndolas al derecho de los prestadores á la gruesa, al sueldo de los tripulantes y á los créditos por anticipos para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje:

Considerando: que, si el asegurador hubiera de responder de la pérdida que pudiera ofrecer la liquidacion del importe de los fletes, vendria á soportar las consecuencias de un mal cálculo ó de una especulacion desgraciada del asegurado, riesgo que ni aceptó al asegurar, ni le impone la ley:

Considerando: respecto de la tercera cuestion que la voluntad de los contrayentes es la ley del contrato, en cuanto no sea contraria á derecho, ni perjudique á tercero:

Fallo en discordia con el otro arbitrador D. José E. Gomez:

1.° Que el importe de los fletes de pasaje, cobrados ó por co-

brar, corresponde á los aseguradores en virtud del abandono.

2.° Que en la liquidacion de los fletes no son imputables á los aseguradores otras deducciones, que las que correspondan por reintegro de préstamos á la gruesa, abono de salarios del equipaje y pago de anticipos para habilitacion ó de gastos del último viaje de la nave.

3.° Que el *Lloyd Gaditano* no está obligado á pagar al asegurado mayor suma de la que cubrió en su póliza; lo cual se entiende sin perjuicio del derecho que pueda corresponder á terceros por virtud del contrato de fletamento.—Cádiz 17 de noviembre de 1868.—*José Manuel de Anduaga.*

En Cádiz á veintiseis de diciembre de mil ochocientos sesenta y ocho, D. Pedro Luís Lacave, de este vecindario y comercio, desempeñando el cargo que le ha conferido el Tribunal de Comercio de esta plaza de Juez arbitrador para dirimir la discordia que se advierte entre los fallos dictados por D. José Manuel de Anduaga elegido arbitrador por D. Servando del Rio representante del *Lloyd Gaditano*, de una parte, y D. José Estéban Gomez, menor, elegido por D. Antonio Revello, de otra parte, sobre cumplimiento de la póliza de seguro firmada por dicha Compañía el once de mayo último bajo el número veinte y nueve mil seiscientos siete.

VISTOS.

1.°

La mencionada póliza en que el *Lloyd Gaditano* aseguró á D. Antonio Revello la cantidad de trescientos mil reales de vellon, valor de las cuatro quintas partes del casco, arboladura y demás enseres de la fragata española *Céres*, capitan Pizorno, en su viaje de Puerto Rico á Cádiz, con escala antes en Vigo para hacer cuarentena, respondiendo solo de pérdida total ó avería gruesa, al premio de uno y un octavo por ciento, bajo las condiciones generales impresas en la póliza.

2.º

La correspondencia que ha mediado entre D. Antonio Revello y D. Servando del Rio con motivo del naufragio de dicho buque, su abandono y cumplimiento del contrato de seguro.

3.º

El contrato de compromiso firmado por ambas partes con fecha veinte y ocho de octubre último eligiendo arbitradores para decidir la controversia.

4.º

El fallo que, con fecha catorce de noviembre, dictó D. José Estéban Gomez, menor, nombrado por parte de D. Antonio Revello.

5.º

El fallo que, en diez y siete del mismo noviembre, dictó D. José Manuel de Anduaga, nombrado por parte del *Lloyd Gaditano.*

6.º

El decreto del Sr. Cónsul sustituto D. José María del Toro, fecha veinte y cinco de noviembre, nombrándome para dirimir la discordia, cuyo cargo acepté con fecha veinte y ocho del mismo.

7.º

Los dictámenes escritos que varias personas muy competentes para juzgar el punto controvertido, han facilitado á ambas partes interesadas y los antecedentes en que algunos de ellos se apoyan.

8.º

Los preceptos del Código de Comercio referentes al caso en cuestion.

9.º

La defensa verbal que ambos Sres. arbitradores han hecho de sus opuestas opiniones en la conferencia á que les invité para ilustrarme en punto tan debatido.

RESULTANDO

1.°

Que la fragata *Céres* naufragó en el lazareto de Vigo el veinte y tres de mayo último.

2.°

Que habiendo quedado el buque inútil para navegar, D. Antonio Revello propuso el abandono en veinte y nueve de julio y el *Lloyd* lo admitió en 10 de agosto, pidiendo al asegurado el sobordo del buque y la cuenta general de los gastos causados para ponerlo en viaje desde Puerto Rico á Cádiz.

3.°

Que D. Antonio Revello rehusó la presentacion de dichos documentos, indicando tener entendido que las mercancías que conducia el buque se habian perdido en totalidad y por consiguiente no devengaban flete alguno.

4.°

Que el *Lloyd* insistió en pedir dichos documentos, manifestando pertenecerle no solo los fletes de las mercancías salvadas, si las hubiera, sino tambien el importe de los pasajes.

5.°

Que D. Antonio Revello propuso someter la cuestion á la decision de arbitradores amigables componedores, con arreglo á la cláusula 15.ª de la póliza, y conforme en ello D. Servando del Rio, discutieron extensamente los puntos que habian de someterse al fallo, y la fórmula en que habian de presentarse.

6.°

Que en la contrata de compromiso se fijan las tres cuestiones siguientes:

1.ª ¿Tienen derecho los aseguradores para exigir que se comprendan en el abandono los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasaje?

2.ª En el caso de corresponder á los aseguradores el derecho á que se refiere la cuestion anterior, ¿estarán obligados á indemnizar al asegurado la pérdida ó diferencia que pueda resultar de la liquidacion de los fletes del pasaje, así como, en el caso indicado, harian suyo el beneficio si lo hubiere?

3.ª Consultada la cláusula 11.ª de la póliza del seguro que suscribió el representante de los aseguradores y en el supuesto de que existiera la obligacion que menciona el punto anterior, ¿podria exijirse á aquellos mayor cantidad de la que aseguraron en su contrato?

7.º

Que D. José Estéban Gomez, menor, ha fallado en discordia declarando "que los aseguradores de la fragata española *Céres*, carecen de derecho para exijir que en el abandono admitido al asegurado D. Antonio Revello se comprendan los fletes que este haya percibido ó deba percibir por el pasaje que la expresada nave trasportó desde Puerto Rico á Vigo, donde naufragó, hallándose por consecuencia obligados dichos aseguradores al pago íntegro de la cantidad asegurada."

8.º

Que D. José Manuel de Anduaga falló en discordia:

1.º Que el importe de los fletes de pasaje cobrados ó por cobrar, corresponde á los aseguradores, en virtud del abandono.

2.º Que en la liquidaciou de los fletes no son imputables á los aseguradores otras deducciones que las que correspondan por reintegro de préstamos á la gruesa, abono de salarios del equipaje y pago de anticipos para habilitacion ó de gastos del último viaje de la nave.

3.º Que el *Lloyd Gaditano* no está obligado á pagar al asegurado mayor suma de la que cubrió en su póliza, lo cual se entiende sin perjuicio del derecho que pueda corresponder á terceros por virtud del contrato de fletamento.

CONSIDERANDO

1.°

Que la cosa asegurada por la póliza en cuestion es el casco, arboladura y demás enseres del buque *Céres*, y que esta misma fué la cosa abandonada, cuyo dominio se trasfirió al asegurador desde el momento en que el asegurado formuló el abandono, con las mejoras ó perjuicios que en ella sobrevinieran despues, segun el artículo 913 del Código.

2.°

Que el artículo 915 del mismo Código ordena expresa y concretamente se comprenda en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipacion.

3.°

Que segun ordena el artículo 247 del referido Código, los contratos de comercio se han de ejecutar sin tergiversar el sentido propio y genuino de las palabras dichas ó escritas.

4.°

Que es evidente la intencion unánime de ambos contratantes, de asegurar únicamente las cuatro quintas partes del valor que prudencialmente y de comun acuerdo dieron á la nave.

5.°

Que cuando el texto de la ley es claro y terminante, debe cumplirse al pié de su letra sin que sea lícito á las partes contratantes, ni mucho menos á un arbitrador, interpretarla, corrijiéndola.

6.°

Que cuando el legislador expresó concretamente "flete de las mercaderías que se salven" y no otros fletes, es natural suponer que los designó deliberadamente á favor del asegurador por compensacion de los gastos de su salvamento, y es inadmisible la suposicion

de olvido ú ignorancia de lo que se comprende bajo la denominacion general de fletes.

7.°

Que la especulacion del trasporte de pasajeros, que pudo hacer el dueño de la nave, ó un tercero, no fué objeto del seguro, ni su resultado próspero ó adverso ha influido en el valor de la cosa asegurada, ni consta que el salvamento de los pasajeros haya causado gastos al asegurador.

8.°

Que la pretension del *Lloyd Gaditano* equivale á pedir para sí el resultado de la especulacion del pasaje que no fué objeto del seguro, si es favorable, dejándolo de cuenta del naviero si es adverso, y esta pretension no se apoya en condiciones del contrato ni en preceptos legales.

9.°

Que, segun la ley, los efectos del abandono empiezan en el momento en que este se propone y no antes; y que la pretension del asegurador tiende á retrotraerlos al orígen de la expedicion solo en el caso de que el resultado disminuyera el importe efectivo de su responsabilidad.

Juzgando esta pretension opuesta al espíritu y letra del contrato y de la ley

FALLO.

Que debo declarar y declaro de acuerdo con D. José Estéban Gomez, menor, que los aseguradores de la fragata española *Céres* carecen de derecho para exijir que en el abandono admitido al asegurado D. Antonio Revello, se comprendan los fletes que este haya percibido ó deba percibir por el pasaje que la expresada nave trasportó desde Puerto Rico á Vigo, donde naufragó; hallándose por consecuencia obligados dichos aseguradores al pago íntegro de la cantidad asegurada, lo que hace innecesario decidir sobre las cuestiones segunda y tercera del compromiso.

Debo declarar asimismo que, fijado el plazo de quince dias para dictar este Láudo, contados desde el recibo de los documentos,

se me entregaron estos el dia cuatro del corriente. La tristísima situacion de esta plaza en los dias del cinco al trece, no me permitió dedicar entonces mi atencion á este trabajo, y esperando que las partes interesadas estarán conformes en no contar como hábiles aquellos dias aciagos, hallarán cumplido mi encargo dentro del plazo que fijaron.

Y por este mi Láudo así lo pronuncio mando y firmo—*P. Luis Lacave.*

CONSULTA.

¿El flete de las mercancías salvadas, que debe hacer parte del abandono, comprende el precio del trasporte de los pasajeros no desembarcados en el momento en que tuvieron lugar las averías que han motivado el abandono?

DICTAMEN.

Segun el artículo 915 del Código de Comercio, el flete de las mercancías salvadas, aun cuando se haya pagado con anticipacion, hace parte del abandono del buque y pertenece al asegurador. Nada mas equitativo que esta disposicion. El asegurador, en virtud del abandono hecho, se encuentra subrogado en los derechos del asegurado y se constituye exclusivamente en propietario de las cosas abandonadas, con todas las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que tuvo lugar el accidente que motivó el abandono.

Por ello, cuando se hace abandono de la nave, el asegurador no solamente se constituye propietario de ella, sino tambien del flete que ha producido. Si este no se ha pagado, el asegurador debe cobrarlo. Si el asegurado ha percibido ya su importe, debe entregarlo al asegurador.

Decidir que el flete debe ser comprendido en el abandono, no es menoscabar los derechos del asegurado; el pago de la suma asegurada, le indemniza no solamente del valor intrínseco del buque

perdido, sino además del costo de su habilitacion, que representa el flete. Lo contrario seria hacer del seguro un contrato de lucro, puesto que independientemente del valor total del buque y del costo de su habilitacion que cobra el asegurado de su asegurador, se reembolsaba aquel del sobrante de los fletes y este resultado es, no solamente contrario á la equidad, sino que atacaria por su base al contrato de seguro, que no debe ser nunca para el asegurado un motivo de especulacion.

No se diga que el flete no representa simplemente los gastos de habilitacion, sino además, el beneficio del armador.—No puede haber beneficio en una expedicion marítima, sino despues de terminada y evidentemente si el asegurado abandona, es señal de que teme perder; de otro modo solo intentaría la accion de avería.

Expuestas las causas que han dado lugar al art. 915 del Código, paso al punto concreto de este dictámen, para cuyo esclarecimiento ha sido preciso hacer el ligero análisis que dejo expuesto.

No puede caber duda de que el flete de las mercancías que se salven, se comprende en el abandono de la nave; el artículo citado es terminante en este punto; ¿pero debe entenderse en la expresion genérica de flete tanto el de las mercancías como el producto del trasporte de los pasajeros? y siendo así ¿se comprende este en el abandono? Tal es la cuestion que debo resolver.

¿Qué es flete en el terreno legal? Segun los comentadores del Código, el precio que se estipula por el uso ya parcial, ya total, de una nave, para el trasporte de pasajeros y de mercancías.

Definido el flete "el precio del arrendamiento parcial ó total para trasporte de pasajeros y mercancías," evidente es, que si al redactarse el Código se empleó la palabra *flete*, fué porque genéricamente comprendia tanto el de las unas como el de los otros, y porque no era entonces tan necesaria la separacion ó mejor dicho, la subdivision de flete y pasajes para evitar confusiones en la práctica de las operaciones comerciales, porque en el terreno legal, son una sola y misma cosa.—En la fecha en que se redactó el Código, la industria del trasporte marítimo se ejercía en su mayor parte sobre mercancías y muy poco sobre pasajes; y no es de extrañar que para fijar las obligaciones y derechos del asegurador en caso de abandono, se hable genéricamente de mercancías en el artículo 915 por ser

casi las únicas que constituian el trasporte marítimo entonces.

No puede hacerse distincion entre los productos que obtiene una nave por el trasporte de pasajeros ó de mercancías; ambos constituyen el fruto civil de ella y los mismos derechos y cargas pesan sobre unos y otros; lo contrario seria faltar á la equidad y á la justicia, y esto no puede desprenderse de ley alguna. Eliminar del abandono el producto del trasporte de pasajeros implicaría una violacion manifiesta de la ley que señala expresamente en el artículo 913 del Código, que por la accion de abandono se trasfieren al asegurador las *mejoras* ó *perjuicios* que en las cosas abandonadas sobrevengan, y la interpretacion contraria, daría lugar á los resultados que se desprenden de los tres siguientes casos.

1.° Una nave fletada solo para mercancías, otra para carga y pasaje, y otra solo para pasajeros, como es hoy frecuente.

En el primer caso, el asegurador percibiría todo el producto líquido de la nave: en el segundo, solo percibiría una parte, porque el armador suprimió parte de bodega para establecer cámara de popa y proa: en el tercero el asegurador no percibiría producto alguno de la nave.

Los ejemplos que siguen harán resaltar mas lo vicioso que sería dar á la ley una interpretacion á que no se presta. Supongamos dos buques asegurados en $ 10.000. Uno conduce mercancías, cuyo flete se eleva á $ 2,000; y otro, solo pasajeros, cuyo precio de trasporte sin incluir la manutencion, se eleva á los mismos $ 2.000.

Ambos buques sufren averías que dan lugar al abandono, pero tanto el cargamento del uno, como los pasajeros del otro, se salvan y por consiguiente se devengan los fletes respectivos.—Se procede á salvar los despojos de ambas naves y producen la suma de $ 1.000.—Los salarios debidos al equipaje, ascienden á los mismos $ 1.000, y con arreglo al artículo 716 se hacen efectivos de la parte salvada de las naves. ¿Qué resultaría al segurador no considerándose el flete del pasaje como una parte del valor de la propiedad abandonada? Que en riesgos idénticos, bajo las mismas condiciones, por el buque que conducía mercancías, percibia los $ 2.000 de los fletes y por el que trasportaba pasajeros, nada cobraba y habia tenido que despojarse del importe de los efectos salvados del buque para pagar los sueldos de la tripulacion; y los frutos del viaje, por

cuyo motivo se habian devengado aquellos salarios, los percibia el asegurado, lucrando de este modo con perjuicio del asegurador. ¿Y es esta la índole del contrato del seguro? Puede existir ley, práctica alguna que sancione tal absurdo, tan gran injusticia?

De ninguna manera.

Muchos argumentos podria añadir, á fin de demostrar que el artículo 915 del Código no excluye del abandono el producto líquido de los pasajes; pero bastan los expuestos para formular ya mi dictámen, si bien no será ocioso de este lugar, citar la jurisprudencia establecida en Francia sobre la interpretacion del artículo 386 del Código francés, *que es literalmente igual al* 915 *del nuestro.*

En un caso idéntico al que motiva este dictámen el Tribunal de Comercio del Havre falló en estos términos:

"El Tribunal: Considerando que el abandono subrogando en-"teramente al asegurador en los derechos del asegurado, tiene por "efecto trasmitirle la propiedad de la cosa asegurada, con todos sus "accesorios; que por ello, se hace propietario no solo de la nave, si-"no además del flete que ha ganado, aun cuando se hubiera cobra-"do anticipadamente; que de otro modo, el asegurado, recibiendo á "la vez el importe del seguro y el del flete, encontraria en la pér-"dida de su nave, una causa de lucro, cuando la ley no le ha con-"cedido mas que una justa indemnizacion de las pérdidas sufridas

"Considerando: como hechos, que el buque *Céres*, despues de "haber recibido á su bordo, tanto en el Havre como en Lima un "cargamento de mercancías y pasajeros para California, ancló en "la rada de S. Francisco el 14 de diciembre de 1849 á las 5 y 30 "minutos: que el 15, la violencia del viento y lo grueso de la mar, "obligaron al capitan á bracear las vergas y á pasar la noche en ob-"servacion; que á la mañana siguiente el estado del mar y una "fuerte brisa del Sudeste al Sur, impidiendo al buque evitar la ma-"rea, le hicieron garrear sobre sus anclas, echándolo primero sobre "la barca S. Jorge y mas tarde sobre el Morison; que al siguiente "dia volvió á chocar contra este mismo buque; que á consecuencia "de estos abordages resultaron averías considerables, cuya repara-"cion se estimó en pfs. 11.532, y que por la imposibilidad de tomar "esta suma á la gruesa, la *Céres* ha sido abandonada.—Conside-"rando: que Lemaitre y Compañía ofrecen darse por recibidos por

"cuenta de la suma asegurada, de los pfs. 592'64 que reconocen ha-
"ber percibido por flete de las mercancías

"Considerando: que ninguna justificacion ha sido hecha para "fijar el momento en que las mercancías y los pasajeros han podi-"do ser trasladados á tierra; que consta, además que mercan-"cías, equipajes y pasajeros, estuvieron forzosamente retenidos "á bordo cuando el buque sufria las averías considerables, que han "ocasionado el abandono. Que aun admitiendo lo que no se ha pro-"bado que una parte del cargamento ó algunos pasajeros hayan si-"do desembarcados, no podria tampoco dividirse el flete, que en de-"recho pertenece en totalidad al asegurador, cuando el buque ha "llegado al puerto en que se pronuncia el abandono.

"Juzga insuficiente el abandono hecho por Lemaitre y Com-"pañía á la Compañía de Seguros Mútuos Marítimos."

Apelada esta sentencia al Tribunal superior de Rouen fué confirmada en los términos siguientes:

"El Tribunal, Considerando: que de los hechos y circunstancias "de la causa resulta la prueba, de que la innavegabilidad relativa "de la *Céres* proviene de averías sufridas por este buque en los dias "14, 15, 16 y 17 de Octubre de 1849, cuyo aprecio se eleva á pfs. "11.532, que han sido imposible tomar á préstamo marítimo en "San Francisco

"Considerando: que en el momento en que estas averías han "tenido lugar, ninguna parte del cargamento habia sido puesto en "tierra, ni desembarcado ningun pasajero

"*Considerando: que por los términos del artículo* 386 *del Códi-"go de Comercio, el flete de las mercancías salvadas debe hacer parte "del abandono; que la generalidad de estas expresiones comprende lo "mismo el precio del trasporte de los pasajeros que el de las mercan-"cías propiamente dichas, porque uno y otro son igualmente un fruto "civil del buque, y el abandono debe comprender todos los accesorios "del objeto asegurado*

"El Tribunal falla, que en el abandono del buque *Céres* deben "comprenderse, tanto el flete de las mercancías como el importe de "los pasajes del Havre y de Lima á S. Francisco."

"27 Enero 1852. M. de Jourville, presidente.—M. Jollibois, "abogado general.—MM. Hebert y Senart, abogados."

Antes de concluir creo conducente rectificar una idea extraviada que he oido de público, con motivo de la cuestion que dá orígen á este dictámen.

Se supone un buque asegurado en su total valor de pfs. 10.000 que conduce pasajeros, y cuyo flete líquido asciende á pfs. 15.000. Naufraga el buque, si bien se salvan los pasajeros todos; se hace abandono al asegurador; los restos de la nave producen á éste pfs. 2.000 y si son de su cuenta los fletes salvados, en vez de perder en el siniestro, gana pfs. 5.000. Al citarse este caso, que lo mismo puede referirse á pasajeros que á mercancías, no se ha tenido sin duda en cuenta, que es potestativo en el asegurado, hacer ó no el abandono, que al asegurador no le es dable exigirlo, y que no habria asegurado que encontrándose en posicion tal hiciera abandono, solo reclamaria la accion de avería para reservarse los fletes. Este caso prueba evidentemente la desventajosa posicion en que se encuentra siempre el asegurador que admite abandonos; cuando de ellos pudiera seguírsele algun beneficio, no puede exigirlos y el asegurado tiene á su arbitrio hacer lo que mas le convenga.

Por lo expuesto, no ofrece para mí duda alguna que con arreglo á la índole del contrato de Seguro, á las prescripciones legales y al mismo artículo 915, en el flete que se salve en caso de abandono y que queda propiedad del asegurador, se comprende tanto el de las mercancías como el precio del trasporte de los pasajeros.

Tal es mi dictámen que someto á opinion mas autorizada.—Cádiz 1.º de Setiembre de 1868.—*Salvador Viniegra*, liquidador de averías.

Cádiz 2 *de Setiembre de* 1868.

Muy Sr. mio: Contesto á su apreciable 28 próximo pasado, y á la cuestion que en ella me propone, acerca de si los fletes devengados por pasajes deben ó no comprenderse en el abandono del buque, cuando este proceda.

En el Código de Comercio no se encuentra disposicion alguna especial que se refiera á esta clase de fletes: pero como no cabe suponer omision en materia tan importante, es preciso creer se haya

entendido ser extensivo y aplicable al flete que se adquiere en los varios servicios que pueden prestar las naves, todo lo que el Código dispone y preceptúa para el flete de mercaderías. Es esto tanto mas probable, cuanto que no es dable asignar diferencia esencial alguna á los diversos rendimientos líquidos de un buque, por mas que sean diferentes los servicios á que se dedique.

Pero la verdad legal de este aserto la dilucidarán mejor los letrados, que sin duda habrá V. consultado. Me ceñiré por lo tanto, á exponerle brevemente las principales razones en que me fundo para opinar, que es de justicia y equidad absoluta, la cesion de los fletes á los aseguradores del buque en casos de abandono, cualquiera que sea la forma como se hayan obtenido.

Como es notorio, dos son los principios que sirven de base á todo contrato de seguro marítimo: es el primero, que el asegurador solo responde de aquellos riesgos ó daños que proceden de accidente de mar: y el segundo, que es un contrato de estricta indemnizacion, y con el cual no es lícito el lucro, para ninguna de las partes.

Pues estos dos principios quedarian destruidos, si hubiera de reservarse el asegurado en beneficio propio, los fletes obtenidos en el mismo viaje, en que libremente opta, por el abandono del buque.

Para hacer esta verdad patente, demostraré, que al aceptar el asegurador el abandono de un buque, contrae una nueva obligacion, distinta de aquella que le impone su póliza, cual es la de indemnizar gastos, que no proceden de accidente de mar. En efecto, tiene lugar generalmente el abandono, cuando el objeto asegurado sufre un deterioro considerable por causas de que responde el seguro. Este desmérito ó deterioro, en el caso de abandono de un buque, podemos considerarlo representado aproximadamente, por la diferencia del valor asegurado, y el de la parte salvada, y constituye el verdadero desmérito por accidente de mar, solo de que debe responder el seguro. Al aceptar el asegurador el abandono, paga todo el valor asegurado; y recibe por contra los restos salvados. Si aquí terminara su mision, habria indemnizado estrictamente al asegurado el daño causado por accidente de mar: pero con los restos del buque, de que se hace cargo, contrae tambien un nuevo deber, el de satisfacer, hasta adonde alcance el valor de los efectos, todas ó algunas de las once categorías de créditos preferentes, que establece

la ley, y que no traen por cierto su orígen de accidente de mar. Esta nueva obligacion que se impone al asegurador, que nace con el abandono, y consiste en indemnizar gastos ó daños no comprendidos en los que cubre la póliza, exige en justicia un deber recíproco de parte del asegurado; y la ley escrita en donde quiera que existe y en donde no, la costumbre, dispone para estos casos la cesion de los fletes del viaje, á favor del asegurador: porque precisamente de los fletes habria tenido el armador que pagar los gastos en cuestion, si no hubiera tenido lugar el abandono.

De otro modo quedaría rota la base primera del contrato de seguro.

Así sucedería tambien con la segunda, si el flete quedara á favor del asegurado; pues que estando indemnizado por completo con el pago del importe total del buque, sería lucro el flete que percibiría sin deduccion alguna; porque con los restos salvados de la nave, como obligada en primer lugar, se satisfarian los créditos comprendidos en cualquiera de las once categorías de que he hecho mérito.

Me parece pues evidente que rehusar la entrega de los fletes cuando se hace abandono del buque es injusto; porque acumula sobre el asegurador perjuicios que no proceden de avería de mar; y porque procura al naviero un beneficio mayor que el que obtendria, aun cuando no hubiera experimentado siniestro alguno, y ambos extremos son contrarios á la índole del contrato de seguro.

La obligacion que contrae el asegurador aceptando la facultad de abandonar por parte del asegurado, es tan onerosa, que donde no se ha excluido de las pólizas por completo, se ha restringido, dejándola reducida á los casos de varamiento ó naufragio.

En la primera nacion marítima de Europa, donde el seguro marítimo ha llegado á ser una verdadera ciencia, en Inglaterra, se considera tan justa la cesion del flete al asegurador del buque en casos de abandono, que no se titubea en lastimar los intereses de tercero; y cuando el flete está asegurado por distintos aseguradores que el buque, se adjudica el flete á los aseguradores de este último; considerándolo perdido para los primeros. Sin duda la experiencia ha enseñado en este pais, donde los casos de abandono son mas frecuentes que en ningun otro, por los numerosos naufragios que ocurren en sus costas, cuán injusto seria privar al asegurador de esta

parte de la propiedad que se le trasmite, dejándole sin embargo las obligaciones y cargas anexas á ella.

La pretension de diferenciar el flete por pasajes, del obtenido en el trasporte de mercaderías, es tan vana que no puede ni aun discutirse mientras no se presente algun carácter que justifique esta distincion, que una vez admitida, conduciría á consecuencias tan absurdas, que indicarian suficientemente la falsedad del principio. Un ejemplo bastará: el art. 716 del Código concede á los tripulantes, en ciertos casos, derecho preferente, sobre los fletes de mercaderías salvadas: si estos faltaran, y en su lugar se salvara el flete del pasaje, siendo este distinto de aquellos, subsistiría el sagrado derecho de los tripulantes? no ciertamente, para los que opinan, que los pasajes son de índole enteramente distinta de los fletes de mercaderías.

Es cuanto me ocurre decirle en este asunto, y sin mas, soy de V. afectísimo amigo y servidor Q. S. M. B.—*F. Uhthoff.*

Los que suscriben, impuestos del caso de controversia en Cádiz entre el asegurador y asegurado de la barca *Céres*, con motivo de su naufragio en Vigo, y consiguiente abandono, se adhieren al fallo del árbitro D. José Manuel de Anduaga en discordia con el del otro árbitro D. José Estéban Gomez, menor, sin embargo de haber fallado de acuerdo con este, el Sr. Juez arbitrador D. P. Luis Lacave. Santander Febrero 22 de 1869.—Como naviero. *J. A. de Bustamante.*—Como naviero, *P. de la Torriente.*—Como naviero, *Francisco Camus.*—Como naviero, pp. de D. Manuel G. Corral: *Simon Arze.*—Pp. de D. Juan Pombo, *Fernando Garcia.*—Como navieros, *Abascal hermanos.*

Bremen 23 *de Febrero* 1869.

Muy Sr. mio: Segun las condiciones de las compañías de Seguros marítimos de Bremen, el abandono propiamente dicho no se acepta; y solo compete, segun el Código de Comercio, en casos de ignorarse el paradero del buque, ó de embargo de guerra ó de fuerza de príncipe ó piratas.

En tales casos corresponde al asegurador del buque, el flete *líquido* del viaje en que ocurra el siniestro, calculado á prorata hasta el lugar en que tenga lugar el abandono.

El Código de Comercio español va aun mas lejos; pues permite el abandono en casos de naufragio, varamiento y deterioro de las tres cuartas partes, concediendo al asegurador del buque hasta el flete pagado anticipadamente.

Puesto que el objeto del naviero es ganar con el trasporte marítimo, que sea este de mercancías ó de pasajeros, debe considerarse de la misma manera y como sinónimos, el líquido de flete ó pasaje, y por lo tanto es equitativo, justo y conforme con la ley el comprender el pasaje líquido en el abandono.

Soy, etc.—*Aug.*[s] *Wille.*—Es traduccion.

Lóndres 12 *de Marzo de* 1869.

Muy Sr. nuestro: No ha llegado á nuestra noticia ningun caso en que se haya pretendido sustentar que el derecho que el abandono de un buque concede á sus aseguradores sobre el importe de los pasajes, sea distinto del que tienen sobre los fletes: y creemos sea esto efecto de lo terminante de la ley. *Arnold,* en la edicion de Maclachan, dice: que un abandono hecho en regla tiene por consecuencia transferir al asegurador todo lo salvado del buque, juntamente con *todos los derechos y obligaciones* inherentes á la *propiedad* (ownership) del objeto asegurado. Ya sabemos como esta disposicion afecta á los fletes que están en riesgo, y no vemos nada *absolutamente* en el pasaje que no sea análogo al flete.

Hemos examinado cuidadosamente la ley en este particular, y el no encontrar casos juzgados que corroboren nuestra opinion, es porque no hay ejemplo de decisiones contrarios, por no ser estas posibles mientras la ley sobre abandono subsista como hoy se encuentra.

Somos de V., etc.—*James H. Powells.*—*Henry Ch.*[s] *Jeppi.*—Es traduccion.

Enterada la Sociedad de seguros marítimos titulada la *Aseguradora*, establecida en esta plaza, de los laudos arbitrales proferidos por D. José Estéban Gomez, menor, D. José Manuel de Anduaga, y D. Pedro Luis Lacave, todos del comercio de Cádiz, con motivo de la cuestion suscitada entre D. Antonio Revello y los aseguradores de la fragata española *Céres*, que naufragó en Vigo, acerca de si en el abandono de dicho buque debia comprenderse el importe de los pasajes devengados en el viaje asegurado de Puerto Rico á Cádiz. Consideradas atentamente las razones alegadas por los citados árbitros, arbitradores y amigables componedores.

La propia Sociedad *La Aseguradora* es de dictámen, de conformidad con el de D. José Manuel de Anduaga, que el importe de los referidos pasajes debe comprenderse en el abandono de la nave y que pertenece en su consecuencia al asegurador. Y para que conste firmo la presente declaracion en Barcelona 5 de Marzo 1869.—Por *La Aseguradora*, su Director Gerente, SANTIAGO GUBERN.

Consultada esta Compañía sobre el anterior dictámen, opina idénticamente como *La Aseguradora* de que debe comprenderse en el abandono del buque el líquido producido de los pasajes. En fé de lo cual así lo firmo en Barcelona á 6 de Marzo de 1869.—Por la *Compañía Catalana general de Seguros*, el Director, CRISTÓBAL TALTABULL.

Vistos por esta Compañía los dictámenes á que se refieren *La Aseguradora* y *Compañía Catalana general de seguros*, opina de conformidad con el emitido por D. José Manuel de Anduaga, que el importe de los pasajes debe comprenderse en el abandono del buque, correspondiendo por consiguiente á los aseguradores. Barcelona 18 Marzo 1869.—Por la *Naviera Catalana*, el Director de turno, FRANCISCO BAHOLA Y BALLESTA.

Convencida esta Compañía de que todo lo que devengue en

un buque un precio de trasporte constituye un flete, consultada sobre el anterior dictámen á que se refieren *La Aseguradora, Compañía Catalana general de seguros* y *Naviera Catalana*, está en completa conformidad con el dictámen emitido por D. José Manuel de Anduaga, de que el importe de los pasajes debe comprenderse en el abandono del buque, y que como es consiguiente corresponde á los aseguradores. Barcelona 27 Marzo 1869.—Por el *Lloyd Catalan*, el Director de turno, Pablo Sensat.

La Direccion de la Compañía anónima de seguros marítimos titulada *El Cabotage*, establecida en esta plaza, impuesta de los láudos arbitrales proferidos con motivo de la cuestion suscitada entre D. Antonio Revello y los aseguradores de la fragata *Céres* que naufragó en Vigo, acerca de si en el abandono de dicho buque debia comprenderse el importe de los pasajes devengados en el viaje asegurado;

Consideradas las razones alegadas por los referidos árbitros, arbitradores y amigables componedores:

De conformidad con el de D. José Manuel de Anduaga, esta Direccion es de parecer que en el abandono del buque debe comprenderse el líquido producido de los pasajes por deduccion hecha de los gastos de panática.

Lo que firmamos en Barcelona á 29 Marzo de 1869.—Por *El Cabotage*, el Director de turno, Pedro Bohijas.

CASO.

Un buque asegurado en España para un viaje de las Antillas á Cádiz, traia además de su cargamento, un numeroso pasaje; al fondear en el Lazareto de Vigo, naufragó dicho buque, salvándose los pasajeros. El naviero intimó el abandono á los aseguradores y este le fué admitido.

CONSULTA.

¿La cantidad cobrada por el pasaje debe ó no comprenderse en

el abandono de la nave y considerarse como pertenencia de los aseguradores?

DICTAMEN.

El art. 915 del Código de Comercio establece que, "se com-"prende en el abandono de la nave el *flete de las mercaderías* que se "salvasen aun cuando se haya pagado con anticipacion, y se consi-"derará como pertenencia de los aseguradores."

Vemos que el texto literal de este artículo solo comprende el *flete de las mercaderías*: queda pues reducida la cuestion á saber, si esta disposicion es esencialmente restrictiva, y si excluye el flete de pasajeros.

La primera consideracion que se presenta es que: "donde es "la misma la razon, debe ser la misma la disposicion del derecho."

Este aforismo de jurisprudencia, que es tambien una regla de lógica natural, no puede sin embargo aplicarse en concreto sin averiguar antes si hay ó no absoluta identidad de razon entre el caso expresamente previsto por la Ley y aquel al cual se quiere hacer extensiva la disposicion legal.

La razon filosófica en que está fundado el art. 915 del Código es en primer lugar el antiguo principio consignado *en el Guidon de mer*, *"el abandono, equivale á una enagenacion."* El asegurado en efecto traslada al asegurador la propiedad de la cosa asegurada cuando hace el abandono de ella, y en esta traslacion de dominio, se incluye lo favorable como lo oneroso de la cosa asegurada; sus productos, como sus gastos.

Pero además de este principio se vé que el Legislador ha considerado que la enagenacion se opera, ó mas bien se retrotrae al principio del viaje que se ha cubierto con el seguro. De otro modo no sería posible explicar por que el flete de mercaderías, devengados quizás en su mayor parte antes del siniestro que ocasiona el abandono, ha de pertenecer al asegurador como adquirente de la nave abandonada, ni se concebiría tampoco que los salarios de la tripulacion devengados con anterioridad, á la pérdida, los haya de pagar el asegurador.

Admitido el principio de que la enagenacion que se opera por

el abandono, se retrotrae al principio del viaje, quedan claramente establecidos los motivos de la Ley y se vé la ilacion lógica de sus disposiciones sobre esta materia.

Averiguada la razon de la Ley por el absurdo que resultaría en la aplicacion de otro principio que no sea el que acabamos de sentar, puede no obstante señalarse en el mismo Código la consignacion expresa y terminante del efecto retroactivo en las ventas de los buques. "El art. 595 del Código establece que si se enagenare "una nave que se hallase á la sazon en viaje, corresponderán al com- "prador íntegramente los fletes que devengue en el mismo viaje."

El art. 915 no es mas que una aplicacion de esta regla al caso de la venta ó enagenacion efectuada por el abandono: es la retroaccion de la transferencia, al principio del viaje; conocida pues la fuente del derecho, fácil nos es recurrir á ella para explicar cualquiera duda en el texto de las disposiciones que de ella emanan.

En este caso debemos suponer que el buque procedente de las Antillas fué enagenado á los aseguradores Españoles en el hecho de admitir estos el abandono, y que la enagenacion retrotrayéndose al principio del viaje, comprende los *fletes íntegros* que el buque devengue en el mismo viaje; segun lo determina el art. 595.

Reconocidas estas bases sería contrario á toda lógica y á toda justicia sostener que los fletes obtenidos por pasajes en el mismo viaje no pertenecen á los aseguradores y sí á los navieros. Sería suponer que la utilidad devengada por la nave en época en la cual se considera ser propiedad del adquirente, ha de pertenecer al enagenante y esto con tanta mas injusticia cuanto se quiere que el salario de la tripulacion que es un gasto que ha servido para producir esa utilidad, recaiga sobre el mismo dueño.

Si la razon de derecho para que el Legislador en el art. 915 del Código establezca que en el abandono de la nave se comprende *el flete de las mercaderías*, ha sido que ese abandono se considera como una enagenacion hecha durante el viaje de la nave, esa misma razon trae consigo la consecuencia ineludible de que tambien se comprenda el *flete de los pasajeros.*

Pero si no es esa la razon del art. 915, si se quiere negar á sus disposiciones un orígen ya sentado como principio en el art. 595, preciso será buscarle otro motivo y este habrá de ser justo, racio-

nal, consecuente: cualquiera que sea, no es posible concebir que lo que gane un buque por *flete de mercaderías* se comprenda en el abandono, y se excluya lo que gane por *flete de pasajeros*: Considerados los dos casos con relacion al contrato de seguros, á los derechos y obligaciones del naviero, á los gastos y riesgos de la expedicion, no se descubre la menor diferencia ni en los antecedentes ni en las consecuencias. Toda distincion hecha entre uno y otro *flete* para incluirlo en el abandono, es puramente *caprichosa* porque no tiene razon de ser: y seguramente el capricho ni lo podemos presumir en las leyes, ni nos es permitido aceptarlo como base de interpretacion.

Resumiendo brevemente este dictámen, diré que, el abandono equivale á la enagenacion de la nave que el asegurado hace al asegurador.

Que en toda enagenacion de una nave *durante el viaje* corresponden al adquirente los fletes íntegros, que el buque devengue en el viaje, segun lo dispone el art. 595 del Código.

Que dicho art. 595, no haciendo distincion de fletes, deben reputarse incluidos todos, tanto los de *mercancías* como los de *pasajeros*.

Que el art. 915 ni contiene palabra alguna restrictiva al establecer que los fletes de mercaderías se comprenden en el abandono ni deroga tampoco el principio general consignado en el art. 595 para todas las enagenaciones de buques.

Por tanto, soy de opinion, que no solo el flete de las mercaderías sino el de pasajeros debe comprenderse en el abandono de una nave y corresponder al asegurador.

Un corolario se desprende de los argumentos que acabo de presentar. El dinero que dá un pasajero comprende además del precio del trasporte el precio de su manutencion durante el viaje. Lo primero como devengado por la nave como un flete, pertenece al adquirente del buque; lo segundo es el reembolso del costo de provisiones extraordinarias, no comprendidas en el seguro: ya el motivo no es el mismo, y por consiguiente no debiéndose confundir lo pagado por trasporte, es decir, lo ganado por la nave, con lo gastado para manutencion, la justicia exige que los aseguradores no se utilicen del reembolso de esos víveres que ellos no han costeado: y por consiguiente parece natural que una tercera ó cuarta parte

del precio del pasaje quede al capitan ó naviero para reembolso de las provisiones extraordinarias, y lo restante que es lo que se considera como precio del trasporte, sea comprendido en el abandono.

Tal es mi dictámen que estoy dispuesto á reformar en vista de otras razones contrarias mas poderosas que aquellas que dejo consignadas. Málaga 24 Marzo 1869.—Licdo. Miguel Tellez de Sotomayor.

Me adhiero en un todo al dictámen que precede.—Juan Dunn, Despachador de Averías.—Málaga.

Me adhiero al precedente dictámen por hallarlo en toda regla en mi opinion.—Juan Sans.

Es de perfecto acuerdo con mi opinion el dictámen que precede, de que el líquido de los ingresos por pasajes pertenecen (en sus cuatro quintas partes) al asegurador que hubiese admitido el abandono del buque perdido.

No lo estoy del mismo modo en lo relativo á la baja que opina haya de hacerse de una tercera ó cuarta parte del importe del pasaje como en equivalencia del costo de las provisiones hechas por el armador para alimentar á sus pasajeros durante el viaje.

De ser exacto este presupuesto de víveres, podríase con seguridad afirmar que ninguno de los de cámara moriria de apoplegía, ni aun siquiera estaria expuesto á empachos durante la navegacion.

Aparte de otros datos que para ello tengo, citaré la práctica constante seguida por la Empresa de buques de vela Correos de la Habana á Cádiz en el período de 1825 hasta el establecimiento de este servicio por buques de vapor.

Esta empresa exigia así en la Habana como en Cádiz 150 pesos por pasajeros de primera cámara, y de ellos se reservaba 50 en su propio beneficio entregando al Capitan los 100 restantes para con ellos subvenir á la manutencion de su pasaje.

Estos buques montados como paquetes, circunstancia que con-

curria en el buque aludido en este informe, daban buen trato, y á mas de uno de sus capitanes he oido lamentarse de que en los viajes de la Habana á Cádiz no conseguian ventajas, estando el pequeño beneficio en su regreso á la Antilla.

Reasumiendo, pues, diré: que así como creo de estricta justicia, que el líquido del pasaje corresponde al asegurador del buque, del mismo modo considero que este líquido debe apreciarse por la tercera parte de lo ingresado por pasaje. Málaga 21 Abril de 1869. —Luis Duarte.

Estoy perfectamente de acuerdo con el dictámen que precede, respecto al derecho de los aseguradores de exigir que el *producto líquido* de los fletes del pasaje se comprenda en el abandono del buque.

En cuanto á la baja que debe hacerse del importe del pasaje para reembolsar los gastos de provisiones, etc., creo que se procederia con mas justicia deduciendo el importe de las cuentas pagadas con este objeto, pero si esto no pudiese hacerse, opino en vista de los datos que para ello tengo, que en la mayor parte de los casos puede considerarse como producto líquido una mitad de la cantidad cobrada por pasaje. Málaga 21 de Abril 1868.—G. Karsten.

CONSULTA.

Se desea saber la opinion de D. Pedro Gomez de la Serna sobre la cuestion siguiente:

¿Tienen los aseguradores derecho para exigir que se comprendan en el abandono de una nave los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasage?

DICTAMEN.

No encuentro entre las disposiciones de nuestro derecho marítimo ninguna que corresponda á los artículos 913 y 915 del Código

de Comercio. Guardan silencio respecto á este punto el antiguo libro del Consulado, código de las costumbres marítimas de Barcelona, y las célebres ordenanzas de Bilbao que establecieron los principios capitales que debian regir en su Consulado respecto al Comercio marítimo. A sus reglas solian ajustarse los demás tribunales en la decision de los negocios de esta clase ya que no fuera por ley, por costumbre al menos, á falta de otras disposiciones de carácter general que sirvieran de norma para la resolucion de los casos que en la práctica se ofrecian.

En el silencio de estas leyes, sucedería naturalmente que los tribunales aceptarian lo que les pareciera mas equitativo, ejerciendo sin duda, su natural influencia las opiniones de los jurisconsultos, no siempre conformes en la manera de apreciar las cuestiones á cuya decision no alcanzaba el derecho escrito. Pero no es fácil hoy saber cuál sería la opinion que prevalecería entonces en la práctica: no habia un centro comun de que partiera la jurisprudencia, ni se publicaban los fallos que quedaban circunscriptos á los archivos, lo que daba lugar á que aun en un mismo tribunal, cuando los casos no se reproducian con frecuencia, los precedentes se olvidaran, cosa tanto mas fácil en los tribunales de comercio que en los ordinarios, por desempeñar los Cónsules sus cargos temporalmente y por lo tanto ser ménos conservadores de las tradiciones y de las costumbres recibidas.

Faltos pues de precedentes á que podamos acudir para comprender cómo los tribunales resolvian la cuestion antes de la publicacion del Código de Comercio, debo tomar á este como punto de partida para la resolucion de la consulta que se me dirige. Sin pretensiones de acierto, respetando las opiniones antes emitidas, voy á limitarme á dar la mia, fundándola para que aparezcan con mas claridad la fuerza ó la debilidad de las razones en que me apoyo.

En mi concepto tienen derecho los aseguradores á exigir que se comprendan en el abandono los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasaje. Voy á demostrarlo.

Dos artículos hay en el Código que mas ó ménos directamente pueden ejercer influencia en la resolucion de la cuestion que se debate. Son estos el 913 y el 915. Segun el primero, admitido el abandono ó declarado válido en juicio, se transfiere al asegurador el

dominio de las cosas abandonadas, correspondiéndole por consecuencia las mejoras ó perjuicios que en ella sobrevengan desde el momento en que se propuso el abandono. Ordena el segundo que se comprende en el abandono de la nave el flete de las mercaderías que se salven, aun cuando se haya pagado con anticipacion, y se considera como pertenencia de los aseguradores bajo la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, al equipaje por sus sueldos y al acreedor que hubiese hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualquiera gastos causados en el último viaje.

¿Cuál es el orígen de estas disposiciones? No hay para qué callarlo, uno y otro artículo corresponden á lo que estableció el Código francés de Comercio en sus artículos 385 y 386. Sabido es que este Código ejerció grande influencia en la redaccion del nuestro, como las leyes antiguas españolas relativas al comercio marítimo habian influido en la redaccion del francés: de aquí dimana que algunas veces se acuda aquí á la jurisprudencia francesa para la aplicacion práctica de algunas reglas que se prestan á diferentes interpretaciones cuando traen su orígen del Código expresado. No cede esto en desdoro de ningun pais: la ciencia tiene el privilegio de ser universal; ningun pueblo rechaza las doctrinas de otro pueblo cuando las considera aceptables; por esto al interpretar modernas leyes francesas, hay ilustres jurisconsultos del vecino imperio que no desdeñan acudir á comentaristas de nuestro derecho antiguo buscando en sus teorías la manera de explicar y resolver cuestiones determinadas.

Hay sin embargo una diferencia notable entre el artículo 913 de nuestro Código y el 385 del francés: este último se limita á consignar el principio de que los efectos asegurados pertenecen al asegurador desde el abandono, al par que el 913 del Código español; como si no se diera por satisfecho con esto, añade que *le corresponden las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan desde el momento en que se propuso.* Es decir, que explícitamente dice lo que el Código francés implícitamente contiene.

Para apreciar bien la cuestion de que se trata, considero conveniente indicar los motivos en que se funda á pesar de que no pueden dejar de comprenderlos, á poco que mediten, las personas medianamente conocedoras del derecho.

La buena fé que se requiere en todos los contratos y especialmente en los bilaterales, debe concurrir mas de lleno que en ningunos otros en los de seguros y sobre todo en los de seguros marítimos. La buena fé exige como requisito esencial indispensable que el asegurado nunca pueda proponerse sacar del seguro ventaja alguna, sino limitarse solo y exclusivamente á ser garantido de los perjuicios que le resulten. Estos principios dominan en todos los Códigos: son principios de moral aplicados á la legislacion y aceptados por todos los pueblos que de cultos se precian. Por consecuencia de ellos los fletes del pasaje y de las mercancías deben corresponder al asegurador, porque si el asegurado pudiera aprovecharse de ellos, no se limitaría á resarcirse de la pérdida, esto es de la restitucion de los perjuicios que por ella experimentó, sino que reportaría una ganancia, á veces crecida, atendido el precio frecuentemente considerable de los fletes. Entonces el naufragio se convertiría en un buen negocio para el asegurado, especialmente si como es comun, hubiera recibido anticipadamente el flete por el servicio que la nave habia de prestar. Esto daría ocasion á que no faltara quien buscase en el contrato de seguro no precisamente la garantía contra los accidentes de un siniestro, sino que se propusiera tal vez un segundo objeto de ganancia, la especulacion en daño del asegurador.

Cierto es por fortuna que el hombre propende mas al bien que al mal, que la mala fé no debe presumirse, pero no por ello puede el Legislador en su prevision y sabiduría prescindir de salir prudentemente al encuentro de las tentaciones de los mal intencionados, no alentando los cálculos criminales que en perjuicio de los aseguradores podrian tramar algunos armadores ó capitanes codiciosos, empresa fácil, cuando como sucede frecuentemente, estuvieran aunados sus intereses.

Hay mas: el flete se debe principalmente por el uso de la nave; con él se compensan los desperfectos ó la deterioracion que esta pueda sufrir: justo es por lo tanto que lo que con ella se ha ganado en el viaje asegurado, sea para el asegurador que há de indemnizar por completo el siniestro cuando hay abandono.

El flete por otra parte es fruto civil de los buques, como lo es el precio que los viajeros por su trasporte y los dueños por el de las mercancías pagan en los ferro-carriles: es por lo tanto una accesion

que sigue la suerte y las vicisitudes del buque y con él pasa al nuevo dueño. Vienen así la nave y el flete á formar un solo todo, una unidad jurídica, compacta, indivisible, bajo cuyo concepto está sujeta á la prescripcion del artículo 963 de nuestro Código de Comercio, segun el cual el abandono no puede ser parcial sino que ha de comprender todo lo asegurado, lo que equivale á decir que el abandono es indivisible.

Estas consideraciones son de tanta importancia que han dado lugar á que algunos jurisconsultos de los que mas han profundizado las cuestiones jurídico-mercantiles, sostengan que en el contrato de seguros no puede ponerse válidamente el pacto de que el flete deje de ser parte del abandono, porque creen que violaría el espíritu altamente moral y previsor de la ley que se propuso evitar actos fraudulentos y hasta criminales, conservar la integridad de los principios y establecer reglas equitativas entre las partes contratantes, principios y reglas que no pueden ser derogados por convenciones particulares. Comparan algunos á semejantes pactos con el que hicieran los contrayentes para que el asegurado fuera completamente indemnizado del importe del siniestro sin la obligacion de hacer el abandono y consideran que el vicio que lleva en sí mismo de desigualar la condicion de las partes, es convertir un contrato cuya base capital por parte del asegurado es ser resarcido de perjuicios, en otro que puede reportarle utilidades faltándole por lo tanto la mas importante de sus condiciones esenciales.

Entre los nombres de los jurisconsultos que de este modo discurren, se encuentran los de Devincourt y Boulay-Paty cuya competencia y autoridad no pueden ser puestas en duda, los cuales consideran que el silencio del Código francés de Comercio acerca de este punto y la doctrina que por regla general establece, son una verdadera derogacion del artículo 9 de la declaracion de 1779 que consideraba el pacto como lícito. Pero, cualquiera que sea la opinion que en el particular se sostenga, de todos modos aparece la gran importancia que tiene la doctrina general de que el flete en casos de abandono debe ser para el asegurador y no para el asegurado.

Expuestos los motivos que existen para que el flete del pasaje del mismo modo que el de las mercancías, aunque estén percibidas

con anticipacion, correspondan en caso de abandono al asegurador, debe examinarse si á estas teorías se ajusta ó no, nuestro Código de Comercio. Respecto á las mercancías no puede caber duda: el artículo 915 es terminante: el flete de las que se salvan es para el asegurador, aunque antes lo haya recibido el asegurado. No cabe interpretacion alguna que altere esta regla.

Mas ¿el flete del pasaje seguirá la condicion del flete de las mercancías? Si entre ellos se hubiera hecho alguna diferencia, seria necesario reconocer que el Código habia incurrido en una falta grande de lógica. No es esto de presumir en obra hecha con tanta diligencia: no cabe imaginar que en artículos tan inmediatos y enlazados entre sí, como los que están señalados con los números 913 y 915 se tuvieran dos criterios diferentes para resolver una misma cuestion. Por esto, aun suponiendo que el Código nada prescribiera respecto del flete por pasajes, parece que en su silencio debería aplicarse lo resuelto respecto al de mercancías en el art. 915, pues cuando se trata de negocios de derecho civil ó mercantil procede por razon de analogía la interpretacion de la ley de un caso igual á otro tambien igual, regla de que no pueden excusarse los tribunales en el deber que tienen de no dilatar sus fallos por el silencio, oscuridad ó insuficiencia de la ley.

Pero no adolece, á lo que entiendo, de este defecto el Código de Comercio. El art. 913 es bastante expresivo para comprender la resolucion del caso propuesto. Al decir este que el abandono transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas y que á este corresponden las mejoras ó perjuicios que en ellas sobrevengan, implícitamente resuelve la cuestion de los fletes que son mejora, incremento, fruto civil y accesion de la nave. Comprendo que las palabras que añade el artículo *desde el momento en que se propuso el abandono*, podrian dar lugar á que alguno suponga que esta disposicion se limita á los fletes no percibidos y que no alcanza por lo tanto á los anticipados: pero teniendo dichas palabras un sentido recto, natural, espontáneo, dándose por ellas á entender que el derecho del asegurador á hacer suyas las mejoras nace simultáneamente con el de adquirir el dominio de lo abandonado, las reglas de la hermenéutica legal no permiten suponer antinomias buscando contradicciones del legislador consigo mismo y suponiéndolo

tan descuidado en la redaccion del Código que no llegare á advertir la situacion singular en que se ponia. Con la interpretacion que doy al artículo 913 queda este en perfecta armonía con el 915, se salvan la letra y el espíritu de la ley y no se sacan las palabras del legislador de su natural alcance para hacerlas servir á un propósito diferente del que dominó en su pensamiento.

La Compañía de seguros de *La Union* se fundó en las consideraciones que dejo expuestas con relacion á los fletes de mercancías y pasajeros en el abandono que se hizo de la corbeta *Isabel.* Suscitóse entonces la misma cuestion que se ventila, y *La Union* sostuvo que por el abandono se subrogaba el asegurador al asegurado en el dominio de la cosa abandonada, que los derechos inherentes á ella correspondian á aquel, que no era lícito rehusar las cargas y aprovecharse de los beneficios, lo cual no cabia en los principios de equidad y era contrario al espíritu y á la prescripcion de la ley. Ante estas consideraciones inclinaron su cabeza los asegurados, dando una prueba de buena fé é impulsados sin duda por conviccion que tenian de la exactitud y justicia de las observaciones que se les hicieron. En este mismo negocio tuvo participacion la Compañía de seguros denominada *La Española* que era aseguradora por una tercera parte de la corbeta *Isabel.*

No tengo conocimiento exacto de ningun otro caso: presumo sin embargo que en los que puedan haber ocurrido no se habrá puesto en duda la solucion que considero mas conforme al Código, cuando no la resistieron los interesados en la corbeta *Isabel,* los cuales probablemente se enterarian de las prácticas de algunas plazas antes de conformarse con lo que *La Union* les proponia. No sé tampoco si alguna vez ha sido esta cuestion objeto de litigio, ni en qué términos haya sido resuelta por los Tribunales: solo puedo decir que el Supremo no la ha decidido en los diez años últimos en que funda los fallos de injusticia notoria en los negocios de comercio con arreglo al Real decreto de 12 de Enero de 1859.

El temor de incurrir en algun error de hecho al referirme á la jurisprudencia de naciones extranjeras en casos iguales, me hace no entrar en lo que en otros Estados acontece. Diré sin embargo, que antes de admitir sus prácticas debe examinarse con escrupulosa diligencia si tienen disposiciones tan explicitas como las del art. 913

de nuestro Código en que, como he hecho notar antes, se hace aplicacion de lo que en el 385 francés se consigna solo como principio. Y á pesar de esto, en Francia se ha decidido esta cuestion en los términos que dejo expuestos en los casos de que tengo noticia, sin que me atreva á decir que esta interpretacion tenga carácter general porque quiero huir del peligro de caer en una inexactitud involuntaria. Con mas razon, pues, parece que nuestro Código debe ser entendido de la manera que dejo expuesta por caminar de acorde la letra de la ley con el espíritu que la domina y con los motivos en que se funda.

Compréndase sin embargo que la opinion que dejo consignada se entiende con la reserva del derecho que compete á los prestadores á la gruesa, á la tripulacion por sueldos, y á los acreedores que hubieren hecho anticipaciones para habilitar la nave ó para cualesquiera gastos causados en el último viaje, así lo dice el art. 915 del Código con relacion al flete de mercancías que es aplicable al de pasaje, por la incontestable razon de que aquel que se subroga en los derechos de otro, como sucede en el abandono, con el asegurador con respecto al asegurado, está en el deber ineludible de cargar con sus obligaciones á que está afecta la cosa que se le trasfiere.

Así opino en mi estudio de Madrid á 11 de Mayo de 1869.

Pedro Gomez de la Serna.

Se me pide dictámen sobre una cuestion surgida en la plaza de Cádiz á consecuencia del abandono de la fragata *Céres*; facilitándome copia de tres láudos y de un dictámen á que aquella dió lugar.

Se refiere en los Resultandos del postrer láudo: Que la fragata *Céres* naufragó en el lazareto de Vigo el 23 de Mayo de 1868:—Que habiendo quedado el buque inútil para navegar, propuso el asegurado D. Antonio Revello el abandono en 29 de Julio, y el asegurador el *Lloyd Gaditano* lo admitió en 10 de Agosto, pidiendo al primero el sobordo del buque y la cuenta general de los gastos causados para ponerlo en viaje desde Puerto Rico á Cádiz:—Que D. Antonio Revello rehusó la presentacion de dichos documentos, indi-

cando tener entendido que las mercancías que conducia el buque se habian perdido en totalidad, y por consiguiente no devengaban flete alguno:—Que el *Lloyd* insistió en pedir dichos documentos, manifestando pertenecerle no solo los fletes de las mercancías salvadas, si las hubiera, sino tambien el importe de los pasajes:—Que D. Antonio Revello propuso someter la cuestion á la decision de arbitradores amigables componedores con arreglo á la cláusula 15.ª de la Póliza, y conforme en ello D. Servando del Rio, representante del *Lloyd*, discutieron extensamente los puntos que habian de someterse al fallo, y la fórmula en que habian de presentarse; y que en la contrata de compromiso se fijan las tres cuestiones siguientes:

1.ª ¿Tienen derecho los aseguradores para exigir que se comprendan en el abandono los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasaje?

2.ª ¿En el caso de corresponder á los aseguradores el derecho á que se refiere la cuestion anterior, estarán obligados á indemnizar al asegurado la pérdida ó diferencia que pueda resultar de la liquidacion de los fletes del pasaje, así como, en el caso indicado, harian suyo el beneficio si lo hubiere?

3.ª ¿Consultada la cláusula 11.ª de la Póliza del seguro que suscribió el Representante de los aseguradores, y en el supuesto de que existiera la obligacion que menciona el punto anterior, podria exigirse á aquellos mayor cantidad de la que aseguraron en su contrato?

Es decir, pues: Que la cuestion capital consiste: en si han de comprenderse ó no en el abandono de la nave los pasajes que resulten devengados por razon de trasporte de pasajeros; al igual que viene comprendido el flete de las mercancías que se salven, segun la terminante disposicion del art. 915 del Código de Comercio.

Y lo primero que ocurre reflexionar es el ¿cómo se explica que dicho articulo 915 tan explícito con respecto á flete de mercaderías *nada absolutamente* dice acerca de pasajes de viajeros?

La explicacion se encuentra *en el constante silencio* de la ley mercantil con respecto á los efectos del contrato de trasporte marítimo de personas.

Es notorio que se quiso dejarle sujeto simplemente á las disposiciones del derecho comun: y sin duda por esto, las reglas especia-

les mercantiles concernientes al contrato de fletamento y sus efectos se ciñen siempre á las relaciones hijas del contrato que tiene por objeto el transporte de mercancías; por mas que no pudiese dejar de hacerse mencion alguna vez de pasajeros en el Código Mercantil, para aisladas incidencias (cual se observa en los artículos 647, 848, 885, 959).

Parece haber en el Código de Comercio hasta especialísimo esmero *en callar*, sobre todo cuanto se roce con el ajuste de trasporte de personas, mediante precio. Véase el art. 646 que obliga al capitan á expresar en el libro llamado *de cargamentos* los fletes que devengaren las mercancías, pero *solo los nombres, procedencia* y *destino* de todos los pasajeros que viajen en la nave (nada de los pasajes que los mismos paguen).

De manera que parece mal definido el contrato de fletamento mercantil segun nuestro Código, ingiriendo en él la idea de trasporte de pasajeros. Le definen con mas exactitud los que dicen que consiste en una convencion por la que el dueño ó capitan de una nave promete efectuar con ella el trasporte de mercaderías, mediante cierto precio. Esto y *no mas* cabe en la manera de expresarse el Código constantemente (véase el art. 737 y los demás que allí siguen). Obsérvese la redaccion de los arts. 595, 659, 663, 716, 717, 787, 793, 995. Nunca la voz *flete* embebe en el Código el concepto de *pasaje* por trasporte de personas.

Y ciertamente: aunque el trasporte retribuido de personas constituye una industria ejercida con la nave, no es directo auxiliar de compras y reventas mercantiles; y por mas que haya analogía entre dicho trasporte y el de mercancías, median tambien diferencias notables entre ellos. Es frecuente que en el *precio pasaje* se comprenda á la vez ajuste de trasporte y ajuste de manutencion. Un nacimiento á bordo no dá segun la ley comun derecho á exigir aumento de pasaje, por mas que el aumento en peso ó medida de mercancías (art. 791) obliga á pagar mas flete. Pasajero en nave que se inhabilita para continuar su viaje no debe en justicia pagar la distancia recorrida si de nada le sirve, por haber de retroceder al punto de salida para dirigirse al destino; no siendo aquel pasajero materia venal y utilizable en una generalidad de mercados *como la carga* de que habla el art. 777 del Código. La muerte del

pasajero en la nave durante el viaje no basta para hacer que no resulte devengado el precio pactado para su trasporte; y no tienen con respecto á pasajeros lógica aplicacion todas las consecuencias que para mercancías nacen de lo establecido por el Código en sus artículos 787, 790 y 793.

Todo ello explica: la voluntad del legislador de no hablar de *pasajes* ó de precios de trasporte de personas en el Código de Comercio. Y como ninguno de sus artículos prejuzga ó decide cuando se devenga ó no se devenga pasaje por pasajeros perdidos ó salvados; se muestra consecuente consigo mismo en el art. 915 *callando* acerca de los *precios* que impropiamente algunos llaman fletes de pasajeros ó por pasajes; y *limitándose* á declarar que el abandono comprende el flete de las mercaderías que se salven (del cual se habla en el art. 788).

Por lo tanto aquel silencio *no excluye* los pasajes; *pero tampoco* los presupone siempre inclusos. Si hay pasajes devengados, cobrados ó por cobrar, que sean de igual naturaleza que el flete de las mercaderías que se salven; si milita para la inclusion de aquellos, igual razon que para la de este, *habrán tambien* de comprenderse en el abandono de la nave.

El flete á que se refiere el art. 915 estaba dependiente del riesgo en el momento del siniestro; devengable ó no segun las resultas del siniestro mismo; y por lo tanto si subsiste, constituye un accesorio de la cosa que se abandona en el momento de abandonarse; y si el asegurado abandonante lo percibiese, salvaria á la vez el capital objeto del seguro y la ganancia del flete del cargamento existente á bordo al realizarse el riesgo previsto en el contrato de aseguracion, ganancia meramente calculada y no segun la ley realizada en aquel momento.

Consentir que el asegurado al abandonar la nave al asegurador pudiese retenerse *dicho accesorio*, seria contrariar el principio del art. 903 y el del 913, segun los cuales el abandono (que nunca es forzoso, antes bien, siempre es voluntario ó potestativo para el asegurado) no puede ser parcial y transfiere al asegurador el dominio de las cosas abandonadas con las ulteriores mejoras ó perjuicios. Permitir que el asegurado haciendo abandono, á mas del capital expuesto al riesgo *salvase tambien dicha ganancia*, fuera opuesto á

lo que la ley considera de esencia en el contrato de seguros el que sirva para que el asegurado deje de perder, mas no para que á todo evento gane y deje así de tener interés en la conservacion de la nave ó cosa asegurada y ultimacion del viaje.

Es innegable que esta consideracion capital preside en la redaccion del art. 885 del Código. No se debe pues desconocer que aunque en él solo se hable *de flete del cargamento*, de ningun modo allí se entiende consentir que pueda válidamente asegurarse en cuanto penda de riesgos marítimos, el precio ó lucro del pasaje de trasporte de pasajeros. De igual manera: lo que el art. 915 declara con respecto al flete de las mercancías *que se salvaren*, ha de entenderse extensivo á pasajes de pasajeros que se salven, y de cuya salvacion dependa que los tales pasajes se devenguen segun reglas de derecho comun.

El dictámen del Sr. D. Salvador Viniegra, que tengo á la vista, plantea acertadamente la cuestion con menos vaguedad que el compromiso arriba aludido. En vez de usar las frases *fletes* por pasaje y percibidos ó que se deban percibir, formula la pregunta diciendo: ¿El flete de las mercancías salvadas que debe hacer parte del abandono, comprende el precio del trasporte de los pasajeros no desembarcados en el momento en que tuvieron lugar las averías que han motivado el abandono?

Pero segun mi modo de ver; á la locucion de "si el flete comprende" debiérase sustituir la de "si por igual razon que dicho flete, debe hacer parte del abandono, dicho precio *del trasporte* de los pasajeros no desembarcados en el momento del siniestro."

Y además hay que determinar claramente que con las palabras *precio del trasporte* se entiende excluir todo precio de ajuste de manutencion del pasajero que se encuentre embebido en la cantidad de su pasaje y que á fuer de tal ajuste alzado á todo evento constituya un precio cuya devengacion no depende de la ocurrencia ni de las resultas del siniestro: siendo muy de notar que esta exclusion hace inaplicable toda liquidacion de los llamados fletes del pasaje (fuera de la de separacion de la suma ajustada por manutencion); y por consiguiente dicha exclusion importa tambien consigo la completa eliminacion de las llamadas cuestion segunda y cuestion tercera de las tres propuestas en la arriba aludida contrata de compromiso.

Queda reducida así la cuestion á la propuesta como primera en órden. Y esta en mi opinion debe ser resuelta en el concepto de que en el abandono de la nave y como aplicacion extensiva del art. 915 del Código de Comercio por analogía, se comprenderán únicamente los precios de pasajes ó las partes de ellos (háyanse ó no pagado con anticipacion), que representen pura y simplemente un precio de trasporte de pasajero existente á bordo y salvado en el siniestro, y que fueren devengables por tal motivo segun las reglas de derecho comun.

Así lo siento, salvo siempre mejor exámen. Barcelona 3 de Junio de 1869.—Dr. Juan Illas y Vidal.

¿Tienen derecho los aseguradores de un buque para exigir que se comprendan en el abandono los fletes que el asegurado haya percibido ó deba percibir por el pasage?

DICTAMEN.

Consultado sobre este punto que ha sido objeto recientemente de un juicio arbitral con motivo de la liquidacion del siniestro de la fragata española *Céres*, opino que debe ser resuelto en sentido afirmativo, y antes de exponer las razones en que fundo esta opinion que es tambien la de uno de los árbitros, me permitiré examinar con el detenimiento que requieren los láudos de los otros dos árbitros que se han decidido por la negativa.

En uno y otro láudo se parte de la base de que la presente cuestion está reducida á saber si el art. 915 del Código de Comercio admite ó no interpretacion extensiva, y entre las razones alegadas para demostrar que no la admite, figura en primer lugar la siguiente: "El art. 915 del Código se limita á declarar comprendidos en el abandono los fletes de las mercaderías salvadas, y como lo claro y terminante de su contexto rechaza todo linage de interpretacion, la cual solo es posible cuando se trata de leyes oscuras ó dudosas, síguese de ahí que los aseguradores carecen de derecho á

participar de flete alguno que no sea de mercaderías salvadas, á cuya clase no pertenecen ciertamente los pasajes."

Tal es el primer argumento de los árbitros, y sin duda al formularlo no hubieron de tener presente que una cosa es interpretar la ley explicándola, y otra muy distinta interpretarla extendiéndola. La claridad en el contexto de la ley, si bien hace innecesaria la interpretacion que se llama declarativa, y cuyo objeto es el explicar las palabras oscuras ó dudosas, no impide por cierto la interpretacion extensiva; y tan es así, cuanto que la interpretacion de esta especie tiene lugar precisamente siempre que nos encontramos con una ley clara, muy clara y terminante en sus palabras; pero cuyo espíritu se extiende mas, y comprende mayor número de casos que los que en las palabras se expresan.

Prescindo sin embargo de esto, y prescindo tambien de que la interpretacion extensiva solo es imposible cuando se trata de leyes que tienen un carácter taxativo, á cuyo número no pertenece el artículo 915 del Código de Comercio; y prescindo en fin de que la frase "fletes de mercaderías salvadas" no se emplea en dicho artículo por oposicion á los fletes del pasaje sino por oposicion á los fletes de las mercaderías *no salvadas*, es decir, á los fletes de las mercaderías perdidas, y á los de las mercaderías desembarcadas durante el viaje asegurado; pero antes de ocurrir el siniestro que dió lugar al abandono.

De todo esto prescindo para limitarme á una reflexion muy sencilla, y en mi concepto concluyente.

El art. 915 no es el único del Código de Comercio que guarda silencio respecto á los fletes del pasaje, contrayéndose en su letra á los fletes del cargamento. Lo mismo se observa en el art. 595, en el 716, en el 746, en el 895, y para decirlo de una vez, lo mismo se observa en todo el Código, pues no se encuentra en él ni un solo artículo en que se haga mencion del pasaje ni del trasporte de pasajeros.

Explíquese como se quiera este silencio, es lo cierto que la práctica se ha encargado de suplirlo, acudiendo, no á los principios y reglas del derecho comun, los cuales ninguna luz podian dar acerca de una materia esencialmente mercantil, sino á las disposiciones del mismo Código que se han considerado aplicables por identidad

de razon ó analogía. Por eso siempre se ha reconocido que los fletes del pasaje pueden ser objeto de los préstamos á la gruesa y deben contribuir á las averías y se hallan afectos al pago de los salarios de la tripulacion, del propio modo y en los mismos casos que los fletes del cargamento, y por eso tambien en uno de los láudos de cuyo exámen vengo ocupándome, se afirma al parecer que nuestra legislacion mercantil prohibe el seguro de los fletes de las mercaderías y del pasaje, siendo así que el art. 885 del Código en que se establece esa prohibicion se refiere únicamente en su letra á los fletes de las mercaderías.

Todo esto prueba con plena evidencia que tratándose de los artículos del Código relativos á los fletes de las naves, es inútil hablar de lo claro y terminante de su contexto y de la posibilidad ó imposibilidad de interpretarlos. Respecto de tales artículos, la interpretacion no es yá posible, sino inevitablemente necesaria, puesto que sin interpretarlos no llegaríamos á comprender su verdadero sentido y el alcance y extension de sus disposiciones. De consiguiente, y como quiera que el art. 915 es uno de tantos, dicho se está que no nos hallamos obligados á respetar y acatar su letra, antes bien al contrario, debemos prescindir de ella sin dejarnos seducir por una claridad engañosa que no sirve para darnos á conocer la voluntad del legislador. Lo que importa es consultar la razon ó el espíritu de ese artículo, y yá haré ver cuando me ocupe de este punto con cuanta claridad nos dice su espíritu ó su razon que en el abandono deben comprenderse así los fletes del pasaje como los de las mercaderías.

Pero si hemos de juzgar por los términos en que se expresa uno de los dos árbitros, no está en la letra de la ley el mayor obstáculo para decidir á favor de los aseguradores la cuestion objeto de la consulta. La verdad es que el árbitro á quien aludo, no considera equitativo ni razonable el precepto del art. 915, y en prueba de ello, y pues su brevedad lo permite, voy á reproducir literalmente las observaciones muy ingeniosas sin duda que á este propósito aduce en el tercer considerando de su Láudo. Ese considerando dice así:

"El hecho de no permitir la legislacion mercantil de España "que los fletes de las naves sean objeto del seguro, viene á demos"trar cuán justo, equitativo é indispensable es, que la cesion de los

"fletes en caso de abandono se ajuste estrictamente á lo dispuesto en "el art. 915, sin ampliarlo á cosas ni derechos no comprendidos en "su letra, porque de otro modo gozarian los aseguradores en seme- "jantes casos del indebido privilegio de aprovecharse de los fletes "sin tomar sobre sí jamás el riesgo de tener que indemnizar su im- "porte, desigualdad de condicion impropia de un contrato bilateral "y de buena fé como lo es el de seguro."

Me parece que lo que aquí se dice está muy claro. Con arreglo á los principios de equidad y de justicia no deberian comprenderse en el abandono, ni los fletes del pasaje ni los del cargamento, puesto que ni los unos ni los otros se comprenden en el seguro de las naves. La cesion de los fletes lejos de ser un efecto natural é indispensable del abandono no es mas que una gracia, un privilegio que la ley ha querido conceder á los aseguradores, y que como tal privilegio debe limitarse á los casos para que se há dado, ó sea á los fletes de las mercaderías salvadas, únicos á que se refiere el art. 915. Esto es lo que se dice en el considerando copiado, y no hay duda que dadas las premisas, la consecuencia es legítima. Una vez demostrado que la cesion de los fletes no es mas que un privilegio en favor de los aseguradores, demostrado quedaría tambien que el artículo 915 no es susceptible de interpretacion extensiva, pues es sabido que los privilegios contra el derecho comun ó en perjuicio de tercero se deben interpretar estrechamente limitándolos á lo mínimo posible. ¿Pero es cierto que la cesion de los fletes tenga el carácter que se le atribuye? Vamos á verlo.

Siempre que ocurra alguno de los siniestros que se enumeran en el art. 901 del Código Mercantil, puede el asegurado indemnizarse de la pérdida sufrida ejercitando una de dos acciones, á saber: ó la accion de avería que es la que nace del contrato de seguro, ó la accion de abandono que es un remedio excepcional y extraordinario introducido en interés de los mismos asegurados y tan favorable y útil para ellos como oneroso para los aseguradores. Esta es una verdad de la cual no es posible dudar si se considera 1.° que en caso de abandono, tiene el asegurador que abonar íntegra la suma asegurada sin la reduccion de las franquicias más ó menos considerables que se estipulan en todas las pólizas de seguros: 2.° que en virtud del abandono el asegurador se vé precisado á indemnizar co-

mo pérdida completa una pérdida parcial ó como pérdida cierta, real y efectiva, la que es simplemente presunta: 3.º que el abandono obliga al asegurador á responder no solo de los daños causados por accidentes de mar, sino tambien de otros daños y quebrantos de muy diversa índole. Así, por ejemplo, la depreciacion que aun en los viajes mas felices sufren siempre el buque y sus accesorios, no es un accidente de mar, no es lo que se llama un siniestro marítimo, como tampoco es un siniestro marítimo ni un accidente de mar, el menos valor que tengan las mercaderías aseguradas al llegar al puerto de su destino por consecuencia de una baja en los precios del mercado; y sin embargo, ello es que en caso de abandono vienen á pesar sobre el asegurador todas esas pérdidas no comprendidas en el seguro y las cuales podrán ser en ocasiones de gran cuantía.

Por lo demás, yo no negaré que pueda ocurrir algun raro caso en que el abandono sea hasta ventajoso para los aseguradores; pero hay que tener en cuenta que cuando tales casos ocurran no habrá abandono, y no lo habrá por una razon muy convincente. El asegurado es libre de abandonar ó no abandonar segun mejor le parezca. La ley le concede el derecho de eleccion mas absoluto entre esta accion extraordinaria y la accion ordinaria de avería; y por lo tanto es bien claro que si en algun caso le conviene conservar la propiedad de las cosas aseguradas, ya cuidará de no abandonarlas, limitándose á reclamar la indemnizacion proporcional por el daño que las mismas hayan sufrido.

Es pues innegable que en materia de abandono los asegurados son los favorecidos, y los aseguradores los agraviados, y así se explica perfectamente que todas las disposiciones establecidas sobre el particular en el Código sean limitativas y restrictivas, y así se explica tambien que la generalidad de los autores se muestren poco partidarios de la facultad de abandonar, calificándola unos de remedio odioso, considerándola otros incompatible con la equidad y la justicia, y conviniendo todos en que es opuesta á los principios fundamentales del contrato de seguro.

Ahora bien: no hay que decir cuál es la consecuencia que de todo esto se infiere. La consecuencia es que la regla de interpretacion invocada por uno de los árbitros tiene aplicacion oportuna á nuestro caso, pero en sentido muy diverso del que el mismo supone:

"Las leyes que se separan de las reglas del derecho comun y los privilegios en perjuicio de tercero, se deben interpretar estrechamente limitándolos á los casos y personas para que se han dado." Esto dice el árbitro, y dice muy bien; pero su error consiste en que ha visto un privilegio donde no lo hay, y no lo ha visto donde lo hay. La cesion de los fletes en caso de abandono no es un privilegio en favor de los aseguradores, sino una condicion limitativa de cierto privilegio, establecido en beneficio de los asegurados. Mas claro: el privilegio no está en el art. 915 sino en el art. 900, que concede á los navieros y cargadores la facultad de abandonar. Esta sí que es una facultad extraordinaria, excepcional y derogatoria del derecho comun, y ella sí que establece entre aseguradores y asegurados una desigualdad de condicion, impropia de un contrato bilateral y de buena fé como lo es el de seguro. Luego ateniéndonos á la regla de que las leyes de excepcion y los privilegios deben restringirse, resultará que todos los artículos del Código mercantil referentes á la accion excepcional y privilegiada de abandono, habrán de interpretarse no en favor de los asegurados sino en favor de los aseguradores. Luego lo que se ha querido presentar como un obstáculo, es por lo contrario un estímulo para interpretar extensivamente el art. 915, puesto que la disposicion de este artículo es de aquellas que mas se prestan á la interpretacion extensiva, de aquellas que sin faltar á la equidad y á la justicia, no pueden dejar de aplicarse á los casos análogos.

Demostrado como lo está por las consideraciones expuestas que la repugnancia de los árbitros á separarse de la letra de la ley es á todas luces infundada, queda ya reducida la cuestion á investigar si el art. 915 se halla ó no en el mismo caso que el art. 595, el 716, el 885 y tantos otros que apesar de referirse únicamente en su letra á los fletes del cargamento se han considerado aplicables por equivalencia de razon á los fletes del pasaje.

No han rehusado los árbitros entrar en este terreno; pero si bien ámbos están conformes en negar que el precepto del art. 915 sea aplicable por analogía á los pasajes, no son sin embargo las mismas las razones en que se fundan.

Ocupándose de este particular nos dice el uno de ellos que siendo diferentes la índole y condiciones del contrato de fletamento

cuando tiene por objeto el trasporte de mercaderías que cuando se contrae al de pasajeros, no es lícito inferir que lo determinado en el art. 915 respecto á los fletes de las mercaderías, debe entenderse dispuesto y aplicable del propio modo en cuanto á los fletes del pasaje.

Este argumento seduce á primera vista, mas no será difícil refutarlo, si antes se fijan con claridad ciertas ideas, de cuya confusion nace su aparente eficacia.

El contrato de fletamento puede ser considerado bajo dos aspectos muy diversos; es decir, ó en las relaciones que establece entre los mismos contrayentes ó en sus relaciones con los demás contratos y actos del comercio marítimo.

Considerándolo bajo el primer aspecto, ha tenido sobrada razon el árbitro para afirmar que el contrato de fletamento produce efectos diferentes, segun que tiene por objeto el trasporte de pasajeros ó el trasporte de mercancías. Por eso vemos que las mercaderías se hallan hipotecadas al pago de los fletes, mientras que los pasajeros se encuentran libres de semejante hipoteca; y por eso vemos tambien, que en momentos de peligro puede el capitan para aligerar la nave, arrojar al mar todo el cargamento, si fuere preciso, mientras que jamás le es lícito hacer lo propio con un solo pasajero.

Sobre este punto no hay cuestion. No todo lo dispuesto en el Código mercantil acerca del trasporte de mercancías es aplicable al trasporte de personas. Pero es el caso que además de los artículos en que se explican la índole del fletamento, las condiciones necesarias para su validez y los deberes y derechos de fletador y fletante, contiene el Código otros muchos artículos en los cuales no se habla ya de fletante ni de fletador, ni de fletamento, sino pura y simplemente de los fletes de las naves en su relacion con ciertos actos y contratos del comercio marítimo. ¿Y qué es lo que sucede con estos artículos? ¿Cómo deben entenderse sus disposiciones? Los hechos contestan á estas preguntas.

Se trata de la contribucion á las averías, y es bien sabido que tanto contribuyen los fletes del pasaje como los del cargamento: se trata del privilegio de los tripulantes sobre los fletes para hacerse pago de sus salarios, y todos convenimos en que ese privilegio alcanza á los fletes de todas especies: se trata de los préstamos á la

gruesa y de los seguros marítimos, y jamás se ha puesto en duda que no pueden ser objeto de estos contratos los fletes no devengados de la nave, ya sean por mercaderías, ya por pasaje; y en fin, se trata del derecho que tiene á los fletes el comprador de un buque, cuando la enagenacion se hace hallándose este en viaje, y ciertamente á nadie se le habrá ocurrido suponer que semejante derecho se limite á los fletes del cargamento.

Estos ejemplos bastarian en mi concepto para persuadir, sin necesidad de otras razones, que los fletes de las mercaderías y los del pasaje son bajo el punto de vista que los vengo examinando, cosas idénticas en la esencia y solo distintas en el nombre.

Quiero suponer sin embargo, que esa identidad no existe, y que los unos y los otros fletes son, como el árbitro pretende, cosas diferentes. Sea así en buen hora; pero de que sean diferentes, no se sigue que no puedan ser comprendidos en una misma disposicion legal. No son idénticos, ni con mucho, los contratos de compra, de préstamos, de depósitos, de hipotecas, etc., y esto no obsta, para que en nuestras leyes se encuentren disposiciones comunes á todos ellos. La identidad ha de buscarse, no en los objetos, sino en la razon de la ley, y en esto se funda el conocido principio de que donde existe la misma razon, debe concurrir tambien la misma disposicion del derecho. Así pues, con decir que los fletes de las mercaderías y del pasaje son cosas distintas, no se dice nada, ni se explica nada. Pruébese que entre los unos y los otros existe diferencia para los efectos del abandono; pruébese que la razon que ha tenido la ley para declarar comprendido en el abandono los primeros, no es extensiva á los segundos, y entonces será preciso convenir en que el silencio que guarda el art. 915 sobre los pasajes, debe traducirse por exclusion. Mientras esto no se pruebe, debemos seguir creyendo que el precepto de ese artículo puede ser aplicable por analogía á los fletes del pasaje, y con tanto mas motivo debemos creerlo así, cuanto que de los siete artículos, sin contar el 915, en que el Código se ocupa, no del fletamento, sino del flete de las naves, y son el 595, 716, 722, 819, 820, 885 y 956, en ninguno de ellos cabe hacer distincion entre los fletes del pasaje y los de las mercaderías.

Escuchemos ahora al otro árbitro. "Cuando el legislador ex-

"presó concretamente fletes de mercaderías que se salven, es natu-
"ral suponer que los designaria deliberadamente á favor del ase-
"gurador en compensacion de los gastos de su salvamento."

Desde luego se echa de ver que esta explicacion podíamos admitirla sin inconveniente de ningun género, puesto que ella probaria en todo caso, lo contrario de lo que se pretende. En efecto, posible es y aun sucede con frecuencia, que los que arriesgando sus propias vidas salvan las de los pasajeros y tripulantes de un buque náufrago, lo hagan no por miras interesadas, sino en cumplimiento de un deber de humanidad; pero esto no quiere decir que les esté vedado el hacerse pagar este servicio. Al hacerlo estarán en su derecho, como lo estarán tambien, si en tales casos exigen una retribucion mayor de la que exigirian por salvar el mas rico cargamento. De consiguiente, si los aseguradores debieran hacer suyos los fletes de las mercaderías que se salven, en justa compensacion de los gastos que ocasiona el salvarlas, es bien claro que igual derecho tendrian á los fletes del pasaje, en justa compensacion de los gastos que ocasione el salvar á los pasajeros.

Agréguese á todo esto que los gastos expendidos en hacer el salvamento de las mercaderías, ha de abonarlos el dueño de las mismas segun así lo establece en términos muy claros y explícitos el art. 985 del Código, y nos convenceremos de que el argumento que nos ocupa sobre ser contraproducente, se funda además en un supuesto evidentemente erróneo, pues mal puede suponerse que la ley concede á los aseguradores el derecho á los fletes por via de compensacion de unos gastos que no son de su cuenta.

Expuestos y contestados los argumentos con que los árbitros pretenden persuadir que la ley ha querido eliminar del abandono los pasajes, estoy ya en el caso de exponer á mi vez las razones en que me apoyo para sostener lo contrario.

La cesion de los fletes no es una particularidad de nuestro derecho mercantil, pues idéntica obligacion imponen al dueño del buque abandonado las leyes marítimas de Francia, Portugal, Holanda, Inglaterra, los Estados Unidos y otros paises; siendo de advertir que el art. 915 de nuestro Código es una copia exacta, palabra por palabra, del art. 386 del Código de Comercio francés.

Dicho esto, bien se comprende que en nuestro caso no se trata

de una de esas leyes en que se necesita adivinar la mente ó intencion del legislador. Los motivos del art. 915 no pueden ser un misterio, y no lo son en efecto; mas antes de darlos á conocer, y para mejor entenderlos, considero oportuno dejar consignadas las siguientes verdades legales, todas ellas de una evidencia incontestable.

1.ª El abandono es un acto traslativo de dominio, una verdadera venta ó cesion que en los casos determinados por la ley, hace el asegurador al asegurado de la propiedad de las cosas aseguradas, percibiendo en cambio la cantidad convenida en el contrato de seguro.

2.ª Lo accesorio sigue á lo principal, de tal manera que el dueño de las cosas principales lo es tambien de las accesorias, y el que gana el dominio de aquellas por compra, donacion, ú otro título legítimo, gana tambien el de estas últimas.

3.ª Los frutos pendientes se consideran un valor accesorio de las cosas á que pertenecen.

4.ª Los fletes de las naves, mientras las mercaderías embarcadas no llegan á su destino, se consideran en la clase de frutos pendientes, y de este principio viene la disposicion del art. 595 del Código mercantil, segun la cual, cuando se enagena un buque hallándose en viaje, pertenecen al comprador íntegramente los fletes que en el mismo viaje se devenguen.

5.ª En todos los casos en que el buque sufre alguno de los siniestros que dan lugar al abandono, la ley finge ó presume que los objetos comprendidos en el seguro se han perdido totalmente para el asegurado, quien por lo tanto no tiene derecho á nada de lo que se salve ó recobre, sea de lo principal ó de lo accesorio. Este derecho á quien corresponde es al asegurador, por cuya cuenta y riesgo corren las cosas aseguradas desde el momento del siniestro.

Con estos datos y los que nos suministra la historia de la ley, nos será ya muy fácil conocer y apreciar los motivos en que se funda la cesion de los fletes.

Segun la legislacion vigente en Francia, antes de promulgarse el actual Código de Comercio, se consideraban comprendidos en el abandono los fletes pendientes ó por ganar. Ni mas ni menos decia acerca de este particular la ordenanza publicada en el año de 1779, y salta á la vista que en ello no se hacia otra cosa que apli-

car al abandono las disposiciones y principios legales que dejo recordados. Pero al discutirse en el Consejo de Estado de aquel pais el Código mercantil, se echó de ver que la Ordenanza referida no era bastante explícita, por cuantò no expresaba si los fletes á que se refería, eran los pendientes en el acto de abandonarse el buque, ó los pendientes al tiempo de ocurrir el siniestro que dió lugar al abandono; y así es que para evitar dudas y cuestiones sobre este punto, se acordó sustituir la frase "fletes por ganar" con la frase "fletes de las mercaderías que se salven" la cual expresa con toda claridad la mente ó razon de la ley. Lo que el art. 386 del Código francés y el 915 del nuestro, significan es que en el abandono deben comprenderse los fletes de las mercaderías existentes á bordo en el momento del siniestro, ó lo que es igual, los fletes pendientes en el momento del siniestro. Esto es sin duda lo que ha querido el legislador, y fuerza es reconocer que ha estado tan lógico como justo, puesto que siendo los fletes de que se trata, un valor accesorio del buque, es innegable que los aseguradores pueden aprovecharse de ellos con el mismo título y el mismo derecho que tienen para hacer suyas las velas, aparejos y demás valores accesorios del buque que se salven ó recobren.

Al llegar aquí me permitiré volver la vista atrás para examinar por segunda vez, aunque bajo distinto punto de vista, cierto argumento á que se ha dado gran importancia, y que en mi juicio es el que mas ha influido en la decision de los árbitros.

"Lo que no se comprende en el seguro tampoco debe comprenderse en el abandono: es así que los fletes no pueden ser asegurados porque nuestras leyes mercantiles lo prohiben; luego la cesion de los fletes será en ciertos casos muy legal, será todo lo que se quiera, menos un efecto natural é indispensable del abandono."

Hé aquí el argumento á que aludo, argumento deslumbrador y muy apremiante al parecer, pero que no resiste al análisis.

En primer lugar me ocurre una observacion, y es que en medio de tanto como se ha disputado y como se ha escrito sobre la cesion de los fletes, ningun autor, que yo sepa, ha negado que dicha cesion sea uno de los efectos propios del abandono, al paso que hay muchos á quienes parece que la ley no ha concedido en este punto á los aseguradores todo lo que debia concederles, pudiendo

citar entre los que así opinan á los reputados jurisconsultos franceses Dageville Strangin, Delvincourt y Lemonnier, los cuales sostienen que en buenos principios deberian formar parte del abandono, no solo los fletes de las mercaderías salvadas, sino todo el flete adquirido durante el viaje asegurado.

En segundo lugar fácilmente se advierte que el argumento de que me ocupo es de aquellos que por probar demasiado nada prueban. Cierto es sin duda que la legislacion mercantil de España prohibe asegurar los fletes de las naves; pero no es ménos cierto que tambien está prohibido el asegurar las ganancias calculadas y no realizadas sobre el cargamento ó sea el aumento de valor que este pueda tener al llegar al puerto de su destino, y sin embargo, no se me negará que estas ganancias ó aumento de valor no comprendido en el seguro, deben comprenderse inevitablemente en el abandono de las mercaderías como parte inseparable de las mismas.

Y en tercer lugar hay que tener presente que en virtud del abandono pierde el seguro su carácter de contrato de simple garantía para convertirse en contrato de compra, y por lo tanto nada tiene de extraño que lo que no se comprende en el seguro, pueda sin embargo y aun deba ser comprendido en el abandono. Para contratos distintos reglas distintas. Que la ley prohiba ó permita el seguro de los fletes, esto no es una razon para que el abandono deje de producir los efectos que le son propios y naturales; y en prueba de ello citaré el ejemplo de Inglaterra, cuya legislacion permite el seguro de los fletes. Segun la jurisprudencia establecida por los tribunales ingleses, el abandono equivale á una venta, y produce el efecto de transferir al asegurador la propiedad de los fletes pendientes al tiempo del siniestro, sin que por eso tenga el naviero accion alguna para reclamar del asegurador de los fletes el importe de los mismos, pues se considera que si los pierde no es por un accidente de mar, sino por un hecho voluntario, por el hecho de preferir la accion extraordinaria y excepcional de abandono á la accion de avería, que es la propia, y la única que nace del contrato de seguro.

Puede pues afirmarse que en la ley que establece la cesion de los fletes no hay lo que los árbitros han creido ver, y aun puede afirmarse mas, y es que si alguien tiene derecho á quejarse de esa ley no son ciertamente los asegurados, sino los aseguradores; pero

sin detenerme á demostrarlo, porque no lo considero necesario, voy en seguida á ocuparme del único punto que interesa esclarecer, esto es, de si lo dispuesto en el art. 915 respecto de los fletes de mercaderías es aplicable por identidad de razon á los pasajes.

Se suele decir que las rentas ó alquileres de una finca se ganan dia por dia, ó lo que es igual, que el arrendatario está obligado á satisfacerlos desde el momento en que se le dá posesion de la cosa arrendada, use ó no use de ella: pero esta doctrina muy exacta tratándose de esta clase de frutos civiles, no lo es respecto de los alquileres de una nave destinada al trasporte. Cuando un buque se alquila con este objeto, hay arrendamiento de cosas, y arrendamiento de servicios. En tal caso, el naviero cede el uso del buque, y además se compromete y obliga á conducir los pasajeros ó mercancías á un punto dado, y si por cualquier evento deja de verificarse el trasporte, ni los cargadores, ni los pasajeros están obligados á satisfacer el precio ó flete que se estipuló. De suerte que trátese de fletes de pasajeros ó de mercancías, siempre hay que hacer la distincion entre fletes adquiridos y fletes pendientes. Mientras las mercaderías ó las personas no llegan á su destino, el flete no se considera ganado de un modo irrevocable, sino pendiente ó por ganar, á no ser que haya estipulacion expresa, en contrario.

Y ahora ocurre preguntar: ¿cuál es la razon que ha tenido la ley para declarar comprendidos en el abandono los fletes de las mercaderías salvadas? La razon segun hemos visto es, porque los fletes de esta especie son un fruto civil pendiente, un valor accesorio del buque al tiempo del siniestro. ¿Y qué son, qué carácter tienen en el momento del siniestro los fletes de los pasajeros que se salven? La respuesta no puede ser dudosa, pues ya dejo demostrado que los fletes del pasaje son tambien en ese momento un fruto civil pendiente, un valor accesorio de la nave. Pues siendo así resultará que sin acusar de injusticia y de inconsecuencia al legislador, no es posible suponer que haya querido eliminar del abandono los fletes del pasaje cuando se encuentran en el mismo, exactamente en el mismo caso que los de las mercaderías.

Todavía en confirmacion de que la ley no ha querido distinguir entre los unos y los otros fletes para los efectos del abandono, puede agregarse un argumento tomado no yá del espíritu sino de la misma letra del art. 915.

Las obligaciones contraidas por el buque en su último viaje, por préstamos á la gruesa, salarios de tripulantes, y gastos suplidos para su habilitacion, las cuales son afecciones ó cargas lo mismo de los fletes de lasmercaderías que de los delpasaje, pesan siempre sobre el asegurador segun lo establecido en dicho artículo ¿y por qué si no se hace distincion respecto á las obligaciones, se há de hacer en cuanto á los derechos? ¿Qué razon puede haber para que el asegurador esté siempre á lo adverso y sólo en ciertos casos á lo favorable de una expedicion que corre por su cuenta y riesgo desde el momento del siniestro? ¿Cómo puede ser justo, ni equitativo, ni razonable, que el asegurador peche con los gastos que deben deducirse del flete delpasaje, y sea el asegurado quien se lleve este mismo pasaje?

Antes de concluir llamaré la atencion sobre un hecho del cual se infiere en mi juicio que la inteligencia que doy al artículo 915 es la misma que se le dá en la práctica. Y al decir esto no me refiero al caso reciente de la corbeta "Isabel," perdida en San Pedro de Noroña y en la liquidacion, de cuyo siniestro se adjudicaron á los aseguradores de comun acuerdo los pasajes; ni aludo tampoco á ese otro caso idéntico al de la consulta ocurrido en el puerto del Havre, y el cual, sometido á la decision de los Tribunales, fué resuelto en primera y segunda instancia á favor de los aseguradores. Todos estos ejemplos ó precedentes que veo citados en uno de los láudos tienen una importancia incontestable; pero mayor la tiene sin disputa el hecho de que se trata y es el siguiente.

Como precio del seguro exige el asegurador una prima proporcionada á los riesgos que toma á su cargo y á la clase y extension de las obligaciones que contrae. Cuanto mas desfavorable sea la condicion del asegurador, tanto mayor habrá de ser la prima que se estipule. Esta es una verdad de simple buen sentido, y acerca de la cual están conformes aseguradores y asegurados. Pues bien, es lo cierto que en las pólizas de seguro no se acostumbra expresar si el buque se destina al trasporte de mercancías ó de pasajeros, y en uno y otro caso la prima es siempre la misma. De aquí se infiere con toda claridad, que en la intencion de los contrayentes no entra nunca el excluir del abandono los fletes de los pasajes, pues de otra suerte buen cuidado tendrian los aseguradores de estipular en los seguros

de buques destinados á conducir pasajeros, una prima mas alta de lo que se exige en los seguros de buques destinados al trasporte de mercancías. Por manera que el naviero á quien se reclamen en casos de abandono el flete de los pasajes, no tiene motivo para manifestarse sorprendido como quien escucha una reclamacion injusta é inesperada. Si manifestase tal sorpresa, podria el asegurador contestarle con esta reflexion muy sencilla y muy convincente: "Acuér-"date de que no te he exigido mayor premio, del que se acostum-"bra pagar en los casos de buques destinados al trasporte de mer-"cancías, y te convencerás de que mi reclamacion es muy justa, "está muy en su lugar y muy conforme con lo que exige la buena "fé, la cual si es un deber para los aseguradores, no lo es ménos pa-"ra los asegurados."

En resúmen. No desconozco que al interpretar extensivamente una ley debe procederse con mucho detenimiento y con cierta cautela y desconfianza, por lo mismo que es muy posible equivocarse, creyendo ver identidad ó analogía, donde en realidad exista diferencia; pero me parece, que si alguna vez, puede hacerse uso de la interpretacion extensiva, sin el menor escrúpulo y con la seguridad de no equivocarse, es en el caso presente. Y si tengo esta conviccion es porque creo haber demostrado:

1.° Que tratándose de los artículos del Código, relativos á los fletes de las naves, no solo hay ya posibilidad sino una necesidad imprescindible de acudir al auxilio de la interpretacion para comprender su verdadera inteligencia y el alcance ó extension de sus disposiciones.

2.° Que al separarnos de la letra del art. 915 para consultar solo su espíritu, no hacemos mas que seguir el camino que se ha seguido en la práctica respecto á los artículos 716, 885 y otros muchos, los cuales apesar de referirse en su letra únicamente á los fletes del cargamento, se han considerado siempre aplicables á los fletes del pasaje.

3.° Que segun demuestran los argumentos empleados por los dos árbitros, no es posible impugnar, bajo el punto de vista de la justicia, la cesion de los fletes del pasaje sin condenar á la vez como injusta, la cesion de los fletes de las mercaderías.

4.° Que sin necesidad de averiguar los motivos en que se fun-

da la disposicion del art. 915, podria desde luego afirmarse, que en ella no se falta á la justicia, ni á la equidad ni se dispensa el mas ligero favor á los aseguradores.

5.° Que la razon de dicho artículo es conocida, lo cual nos evita el inconveniente de acudir á suposiciones aventuradas para explicarla.

6.° Que siempre que ocurre uno de los siniestros previstos en el art. 900 del Código, y el asegurado, prescindiendo de la accion ordinaria de averías opta por la accion **excepcional y privilegiada de abandono,** se entiende que las cosas aseguradas y sus accesorios, corren por cuenta y riesgo del asegurador desde el momento del siniestro; siendo este un principio admitido no solamente por nuestras leyes, sino por la de todos ó casi todos los países marítimos.

7.° Que si la ley ha querido que se comprendan en el abandono los fletes de las mercaderías salvadas, es porque dichos fletes son un valor accesorio del buque en el momento del siniestro.

8.° Que en igual caso se hallan y el mismo carácter tienen los fletes de los pasajeros que se salven.

9.° Que en la práctica, aseguradores y asegurados no hacen al parecer distincion para los efectos del abandono entre los unos y los otros fletes.

Fundado pues en estas consideraciones y recordando la regla consignada en una ley de partida, de que las leyes han de interpretarse no segun sus palabras, sino segun la mente ó voluntad del legislador, considero que lo dispuesto en el art. 915 respecto á los fletes de las mercancías, es aplicable por identidad de razon á los pasajes, es decir, que el naviero que abandona su buque, debe ceder al asegurador, no solo los fletes de las mercaderías del cargamento salvado, sino tambien los de los pasajeros que se encontraban á bordo al ocurrir el siniestro que dió lugar al abandono, aun cuando hayan sido cobrados anticipadamente.

Tal es mi dictámen que someto á opinion mas autorizada que la mia.

Cádiz 30 de Junio de 1869.

LICDO., JUAN JOSÉ DEL CUVILLO.